Vicent Jones

Operación Torch

invasión anglo-americana de Africa del Norte

San Martin Historia del Siglo de la Violencia



campañas libro n.° 5

Barrie Pitt presenta la historia ilustrada del siglo de la violencia que edita San Martín

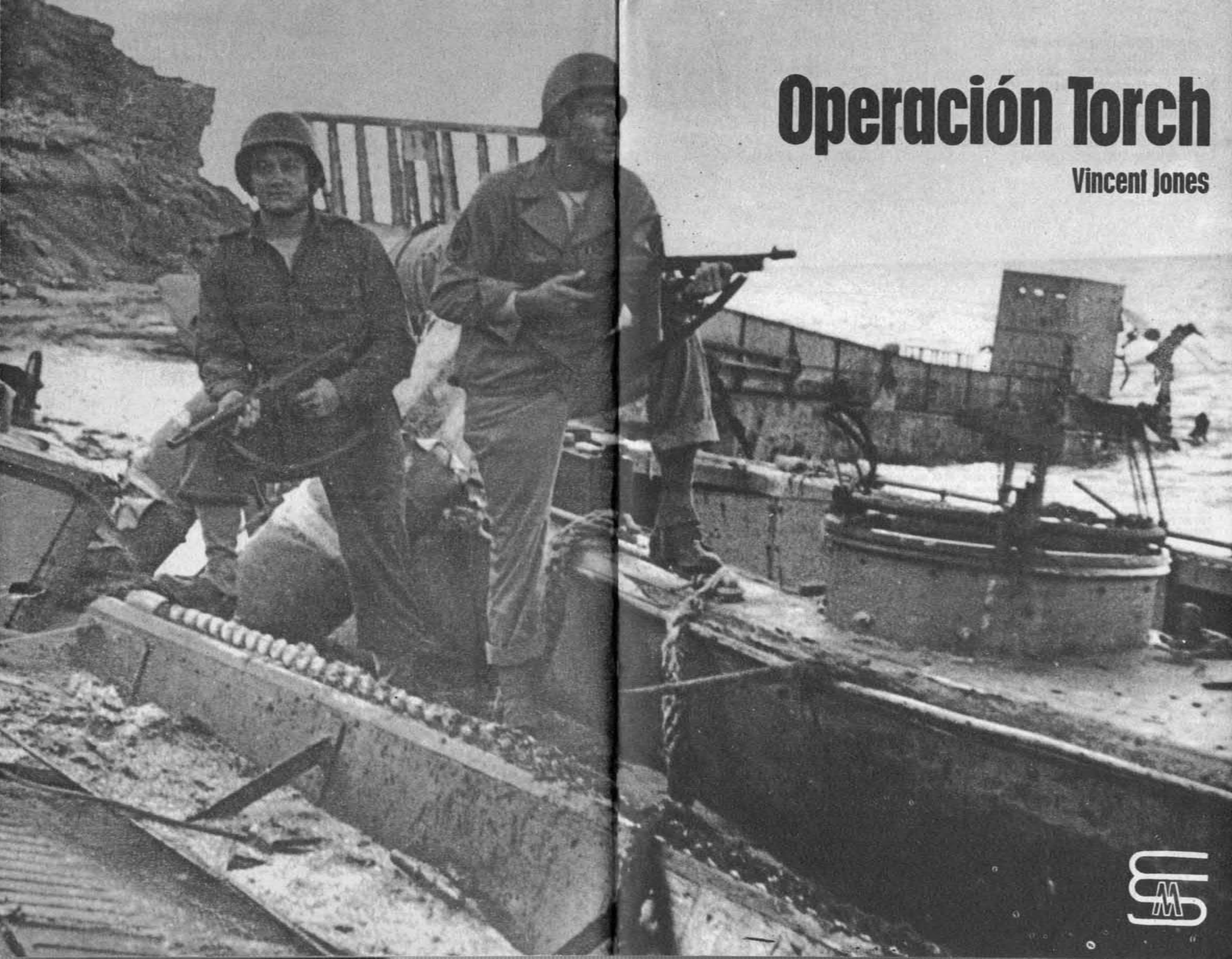
La cronología del siglo XX es un catálogo de violencia como jamás hasta ahora conociera el mundo. Dos guerras a escala mundial han señalado las cimas de la inevitable inclinación del hombre hacia la violencia; pero el período no ocupado por esas guerras no ha sido menos violento: la humanidad no ha cesado de prepararse para la violencia, de ejecutar actos violentos o de ocuparse de sus consecuencias.

Cuanto más capaz se hace la raza humana de controlar el medio que la rodea, más le empuja su ansia de autoafirmación a poner en peligro ese medio con el uso de la violencia. El instinto de luchar y destruir parece ser tan básico en la naturaleza humana como el instinto de amar y crear.

Para comprender mejor este siglo de violencia, **San Martín-Ballantine** inicia ahora la publicación de una extensa colección, la **Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia.** En ella se integrará la historia ilustrada de la Segunda Guerra Mundial, que tan enorme éxito tiene, y que continuará ofreciendo las series ya conocidas por sus lectores. Seguirán apareciendo los libros de Batallas, Campaña y Armas de la Segunda Guerra Mundial, y se ampliarán para incluir otras batallas, campañas y armas de todo el siglo de otros períodos y diferentes países, desde Corea hasta Vietnam y desde la España de 1936 hasta las luchas revolucionarias de América del Sur. Aparecerán además series nuevas. **Personajes** presentará biografías de los hombres: unos, de reconocida grandeza; otros, de infausto recuerdo, que arrastraron a la humanidad a la violencia o que emplearon la violencia para dirigir la lucha por la paz. Ya se han publicado las biografías de **Patton, Skorzeny** y **Hitler.** Pronto les seguirán las de **Tito, Churchill,** etc.

Los libros irán, en todos los casos, profusamente ilustrados. El siglo XX ha sido la era de la cámara fotográfica, gracias a la cual han podido desarrollarse nuevas técnicas de presentación. Hemos demostrado bien el dominio de dichas técnicas con la **Historia Ilustrada de la Segunda Guerra Mundial.** Dondequiera que haya tenido lugar un hecho de violencia ha habido una cámara pronta a registrarlo. El equipo de investigadores de la colección ha recorrido los archivos públicos y las colecciones particulares de todo el mundo en busca de las mejores fotografías, para que todos los libros vayan inmejorablemente ilustrados. Los textos se deben a las plumas de los escritores y comentaristas más competentes del mundo, cada uno experto en su campo. Todos son concisos y de fácil lectura; textos e ilustraciones componen juntamente una nueva forma de presentar la información. Los libros ilustrados de San Martín son un nuevo tipo de libros para el lector moderno.

Operación Torch


Operación Torch
Vincent Jones

Director Editorial: Barrie Pitt
Editor: David Mason
Director Artístico: Sarah Kingham
Redactor Gráfico: Robert Hunt
Diseño: David Allen
Portada: Denis Piper
Dibujos Especiales: John Batchelor
Investigación Gráfica: Johathan Moore
Cartografía: Richard Natkiel

Las fotografías de esta obra han sido especialmente seleccionadas de los siguientes archivos: de izquierda a derecha, 22-9 US Army, Washington; 10 Musee des Deux Guerres Mondiales, París; 11 Roger Viollet, París; 12 Associated Press, Londres; 14-15 US National Archives; 18 Imperial War Museum, Londres; 20-22 National Archives; 22-23 Musée des Deux Guerres; 24 National Archives; 25 US Army; 26-27 Viollet; 28 Etablissement Cinématographique et Photographique des Armées, Francia; 29 Documentation Française, París; 32-33 Musée des Deux Guerres; 34-35 National Archives; 35-39 IWM; 41 US Army; 44 National Archives; 44 IWM; 44 National Archives; 45 IWM; 49 National Archives; 50-51 ECPA; 52-58 IWM; 59 US Army; 60-66 IWM; 68 US Army; 68-73 IWM;74-77 National Archives; 77 IWM; 78 National Archives; 79 IWM; 80-81 National Archives; 83 Musée des Deux Guerres; 84 US Army; 85-91 National Archives; 94 US Army; 95 National Archives; 98 US Army; 100-113 National Archives; 113 US Army; 114-115 National Archives; 116-117 US Army; 118-119 IWM; 122-123 US Army; 124-125 ECPA; 124-125 IWM; 128 US Army; 129 IWM; 129 US Army; 130-145 IWM; 150 ECPA; 152 US Army; 154 Musée des Deux Guerres; 156-159 IWM.
Portada anterior: Imperial War Museum. Portada posterior: US National Archives.

Traductor: Diorki

Primera edición publicada en Estados Unidos por Ballentine

LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Printed in Spain - Impreso en España
por ALTAMIRA-ROTOPRESS, S. A. Carretera Barcelona, Km. 11,200. MADRID-22
Depósito legal: M. 19.039/74
I. S. B. N.: 84-7140-082-0

Indice

¿Invasión innecesaria?

Introducción por Sydney L. Mayer

La conquista del Norte de Africa por los aliados a finales de 1942 ha sido descrita de muy diversos modos: como venturoso golpe contra el régimen francés de Vichy que controlaba las colonias norteafricanas de Argelia y Marruecos; como una costosa acción táctica diversiva, con pérdida de hombres y tiempo, en una zona periférica al esfuerzo bélico, y como una acción marginal, pero necesaria, para apaciguar el nerviosismo ruso en un momento en que una ofensiva contra la fortaleza europea no era viable. Realmente, la Operación Torch fue un poco de todo ello. Si 1940 había sido el año peor de la guerra para Inglaterra, 1942 marcó el nadir y el renacer de las esperanzas aliadas de una victoria contra las potencias del Eje. El comienzo del año había visto la caída del Sudeste asiático en manos del Japón tras el desastre de Pearl Harbour. Las unidades alemanas se acercaban a Suez y estaban a las puertas de Moscú. Al finalizar el año, el Eje estaba detenido, pero no había sufrido aún ninguna derrota seria. Los aliados no podían anotarse ninguna conquista territorial de interés. La opinión pública, sobre todo en la Unión Soviética y en los Estados Unidos, anhelaba noticias positivas tras tantos meses de derrota y retirada. Con la entrada de los Estados Unidos en la guerra había aumentado la presión de Stalin para la apertura de un segundo frente en el continente europeo que redujera la presión alemana en territorio ruso. Aun cuando ya se había iniciado la ayuda americana, e incluso la necesitada Inglaterra enviaba su escaso material a Rusia, la máquina militar nazi continuaba su avance. El aliado tradicional de Rusia, «el general Invierno», había cooperado a la paralización de la guerra relámpago, pero la ofensiva de primavera era inevitable. Rusia precisaba de una acción diversiva que obligara a Alemania a un desplazamiento de tropas; de no ser así, sería fatal para la ya tenue línea de resistencia ante Stalingrado y Moscú.

Stalin no podía imaginar que los Estados Unidos y Gran Bretaña fueran incapaces de montar una ofensiva sobre el continente en 1942. De hecho, aunque a lo largo del año fueron acumulándose hombres y abastecimientos en las islas, la Muralla del Oeste, perímetro defensivo alemán a lo largo de la costa atlántica, conservaba una fama que no era fácil ignorar. Es cierto que, como los acontecimientos posteriores demostraron, no era inexpugnable, pero Churchill y Roosevelt no estaban seguros del éxito de un ataque contra Francia o los Países Bajos, tanto más cuanto que la Marina de los Estados Unidos y su creciente Fuerza Aérea estaban comprometidas en evitar la caída de Hawai en manos del Japón. La máquina bélica americana estaba en movimiento, pero aún no era el coloso que luego llegó a ser. El ensayo de una invasión del continente, la incursión sobre Dieppe, constituyó un rotundo fracaso. Los aliados occidentales habían aprendido la lección: no podía montarse apresuradamente una ofensiva a menos que la victoria fuera segura. Ni Churchill ni Roosevelt podían arriesgar el rudo golpe que supondría para la moral pública una frustrada invasión de Europa. Pero algo había que hacer, pues en el verano de 1942 los rusos parecían estar al borde de la derrota. En esta atmósfera se tomó la decisión de invadir el Norte de Africa.

El Norte de Africa era parte del imperio colonial francés y, como tal, había quedado automáticamente bajo el control del régimen de Vichy que sucediera a la III República. Aunque desde Londres el régimen de la Francia Libre del general de Gaulle había pretendido ganarse las colonias a su causa, pocos respondieron al canto de sirena del «gran» Charles. Por su parte, los Estados Unidos habían mantenido algunas relaciones con Vichy hasta Pearl Harbour y esta amistad sería luego vital para el éxito de la Operación Torch. Muchos miembros del Estado Mayor Conjunto americano veían con recelo la idea de un desembarco en el Norte de Africa francesa. Si los franceses resistían y los alemanes los apoyaban, los aliados se enfrascarían en un conflicto en lugar equivocado, en momento equivocado y contra un enemigo también inadecuado. A pesar de haber trabajado intensamente con los posibles colaboradores de las filas de Vichy, Robert Murphy, diplomático entre militares, no estaba seguro de tenerlos en sus manos a la hora de la verdad. El general Marshall temía el fracaso y era partidario de lanzar un ataque a fondo para evitar que pudiera filtrarse la información al Alto Mando nazi a través de los posibles colaboradores. Se convino no pasar a los franceses los detalles finales hasta el último momento y se decidió no actuar contra el Norte de Africa hasta finales de 1942; así las tropas aliadas podrían enfrentarse con los nazis sin tener que retrasar la invasión del continente hasta 1943. Si la conquista se realizaba sin dificultades, el Afrika Korps de Rommel se vería encajonado entre los americanos, en Argelia y Marruecos, y los ingleses de Montgomery, en el desierto libio.

Pero aún había otro problema. Una acción diplomática afortunada podría hacer que la Flota francesa, de inestimable valor, cayera en manos aliadas. Sin una acción rápida en este sentido, el control de dichos buques por los alemanes hubiera hecho de la feliz invasión aliada un triunfo parcial alemán. Para la consecución de los mejores resultados se hacía precisa, por tanto, la cooperación del almirante Darlan y de su adversario político de Gaulle. Con todo esto, no es de extrañar que cuando, a principios de noviembre, se puso en marcha la Operación Torch, los recelos de Marshall fueran compartidos por Churchill, de Gaulle e incluso por los franceses del Norte de Africa que estaban dispuestos a pasarse a la causa aliada en el momento adecuado. La narración de la Operación Torch no es, en suma, una simple descripción de una invasión militar; es también la de las intrigas diplomáticas y políticas que hicieron posible esa acción. Los ojos de Stalin estaban puestos en los aliados cuando sus fuerzas desembarcaron en las playas africanas. De la Operación Torch dependían la moral popular y, lo que es más importante, la fe rusa en la sinceridad de americanos y británicos en una guerra a muerte contra Hitler. La partida fue ganada a pesar de las adversidades. Con todo, la desconfianza de Stalin no quedó satisfecha. Por el contrario, sus dudas respecto a los anglosajones, como también las de de Gaulle, más bien aumentaron. Claro está que lo mismo sucedió con las posibilidades de victoria de los aliados frente al Eje.



Triángulo de confusión

El 6 de noviembre de 1942, el Almirantazgo francés de Vichy tuvo conocimiento de que un gran convoy británico había cruzado el estrecho de Gibraltar con rumbo Este. Informes análogos recibían la Comisión de Armisticio franco-alemana de Wiesbaden, y los altos mandos alemán e italiano. Las noticias procedentes de Egipto tampoco eran buenas: el destrozado Afrika Korps había retrocedido hasta la frontera libia en un intento de romper el contacto con el Octavo Ejército británico. Ante la incertidumbre de si la fuerza naval británica se dirigía en apoyo de Malta, atacaría Cerdeña o Sicilia o se enfrentaría a Rommel por la retaguardia mediante un desembarco en Tripolitania, el OKW (Alto Mando Alemán) pidió al Gobierno francés de Vichy que no se opusiera a los movimientos que se consideraban necesarios «junto a las costas de Túnez».

La confusión de Vichy era total. Sin una reunión del Gobierno y sin consultar con nadie, el almirante Auphan, secretario de Estado para la Marina, rechazó el desembarco de tropas del Eje, pero consintió el minado de las aguas de Túnez, siempre que se «hiciera con discrección», añadiendo que, «naturalmente, y como siempre, no se pasará informe alguno a los enemigos del Eje». Horas después ordenaba a los cazas y unidades antiaéreas francesas que no se opusieran a los vuelos alemanes sobre la Francia no ocupada en dirección al Meditarráneo. Mandó igualmente a la flota de Argel que realizara los oportunos reconocimientos aéreos para localizar los convoyes y pasar la información al Eje. En la noche del 7 de noviembre, el OKW enviaba un mensaje, a través de Wiesbaden, ofreciendo la colaboración militar alemana y en especial el apoyo aéreo necesario en caso de un desembarco britá-

Barcos de transporte de los Estados Unidos en dirección a la costa norteafricana.



nico en Africa si así lo pedía y permitía el Gobierno francés. Sin esperar a la reunión del Gabinete, Auphan telegrafiaba a Argelia: «El OKW ofrece apoyo aéreo del Eje desde Sicilia y Cerdeña. Digan cómo y dónde desean este apoyo». La respuesta decía: «Apoyo contra los transportes frente a Argelia». Los primeros pasos hacia la colaboración con Alemania se daban así antes de la reunión del gobierno francés. Cuando por fin se reunió éste a las 11 de la mañana del 8 de noviembre, los alemanes presionaban para una inmediata aceptación de su petición. El Primer Ministro, Pierre Laval, quiso eludir el compromiso directo, ganar tiempo y maniobrar, pero el proceso que había de conducir inexorablemente al hundimiento del régimen de Vichy había comenzado.

Hasta el atardecer del 7 de noviembre los convoyes avanzaron con rumbo Este sin dar muestras de adónde se dirigían. Pero esa misma noche, el general Juin, jefe de las fuerzas armadas francesas en el Norte de Africa, estando en su Villa des Oliviers, su casa de las afueras de Argel, recibió una llamada telefónica de su Estado Mayor: el cónsul general de los EE.UU. en Argel, Robert Murphy, deseaba verle urgentemente. Poco después, el vehemente Murphy se encontraba en su despacho y le comunicaba que los americanos estaban desembarcando en la zona de Argel de acuerdo con la petición hecha al Gobierno de los EE.UU. por el general Giraud, que estaba a punto de llegar a Argel. El desembarco había empezado.

Para Juin, la situación era difícil. Era uno de los altos mandos franceses cuyas simpatías estaban del lado de los aliados. (Liberado de la fortaleza de Königstein en junio de 1941 a instancias del general Weygand y nombrado comandante en jefe del Norte de Africa en noviem-

El almirante Auphan, secretario de Estado para la Marina del gobierno de Vichy.

El primer ministro francés de Vichy, Pierre Laval, firma el tratado franco-alemán.



El general Juin, comandante militar del Africa del Norte francesa.

bre del mismo año, había preparado planes confidenciales para hacer frente a la invasión de Argelia o Túnez por parte del Eje). Tan sólo tres semanas antes, en una reunión secreta, Murphy le había dicho que los EE.UU. estaban dispuestos a prestar ayuda militar a los franceses del Norte de Africa en cualquier momento, siempre que así lo pidiera el Gobierno francés. Ese momento había llegado. Los EE.UU. respondían a la petición de un general francés recién evadido de una prisión alemana: Giraud, muy respetado, ciertamente, pero carente de autoridad alguna reconocida por las fuerzas francesas. Aunque Juin era jefe del ejército del Norte de Africa, se daba el caso fortuito de que por aquellos días el almirante Darlan, su superior y jefe supremo de todas las fuerzas francesas, se encontraba en Argel, donde había llegado dos días antes con carácter urgente para ver a su hijo, gravemente enfermo.

Juin no podía hacer nada mientras Darlan estuviera allí; tan sólo se sentía molesto por la falta de confianza de los americanos e irritado por lo que consideraba una muestra de candidez. Darlan, que no estaba lejos, llegó a los pocos minutos de su llamada. Al tener noticias de los hechos, montó en cólera. En ese momento se comprobó que el teléfono con la Villa había sido cortado; en los jardines había hombres armados no identificados. Poco después se supo que los jefes del Ejército y la Aviación y el prefecto de Argel habían sido arrestados por fuerzas no reconocidas. Entre tanto se apagaron las luces de la ciudad y se empezaron a oír disparos en la dirección del puerto. Darlan insistió en que se le autorizara a informar al mariscal Pétain, a lo que accedió Murphy. Juin exigió la liberación de los jefes militares y el restablecimiento de la cadena de mando. Había que esforzarse por evitar la ruptura de hostilidades entre franceses y americanos —que ya estaban desembarcando— y sólo él podía hacerlo. Empezaba así un período de cuatro días de negociaciones entre franceses de Vichy, franceses pro-aliados y americanos: un lento juego, salpicado de situaciones ridículas, que decidiría el conjunto de acontecimientos del Norte de Africa.

La operación que llevó el primer rayo de esperanza de liberación a los pueblos de la Europa occidental había comenzado. Torch era un nombre adecuado.

Fue la primera gran operación anfibia de los aliados. Nacida como fruto de las apremiantes necesidades sentidas en la primera mitad de 1942, influyeron en ella tanto factores políticos como estratégicos-militares; por lo demás, la propia realidad naval y militar forzó finalmente a adoptarla, en detrimento de un ataque directo a Europa.

Inmediatamente después de la caída de Francia y de su división en una zona de ocupación y otra no ocupada bajo un Gobierno con sede en Vichy y encabezado por el mariscal Pétain, Inglaterra había tratado ya de enviar fuerzas a Marruecos, Argelia y Túnez en un intento de incitar a los franceses a la guerra. Pero mientras estuvo sola, nunca pudo poner en práctica estos planes. Luego, a finales de 1941, tras el ataque japonés a Pearl Harbour Roosevelt, Churchill y

La situación del norte de Africa en noviembre de 1942.



El Afrika Korps de Rommel en su avance hacia Egipto.

sus Estados Mayores acordaron en la conferencia «Arcadia», celebrada en Washington, el planeamiento conjunto de la guerra, con una estrategia combinada que daba prioridad a la derrota de Alemania y que suponía el aprovechamiento conjunto de los recursos militares y económicos, la creación de una fuerza americana en el Reino Unido para la invasión de Europa, el desembarco en el Norte de Africa y la creación de un mando combinado para el Pacífico sudoccidental. A principios de 1942, el presidente Roosevelt anunció un «Programa de producción para la victoria»: 45.000 aviones, 45.000 carros de combate, 20.000 cañones antiaéreos, 15.000 cañones contracarro y 500.000 ametralladoras en 1942, y casi el doble en 1943; además, ocho millones de toneladas de peso muerto en navíos mercantes el primer año y diez millones en el segundo. Las pérdidas navales por los ataques japoneses habían sido considerables, pero en el futuro la fuerza sería suficiente.

El «futuro» era, pues, lo que se tenía en cuenta, pero en los primeros meses de 1942 se iba de desastre en desastre. Cierto que en los meses de invierno los ejércitos soviéticos, la principal arma con que se contaba entonces para derrotar a Hitler, había lanzado grandes ofensivas, despejando los accesos a Moscú y conquistando territorios. Pero en enero, Rommel, acorralado en la Cirenaica, se había reagrupado y, tras tomar la iniciativa, había paralizado una próxima ofensiva británica, reconquistado Bengasi y avanzado 450 kilómetros hacia Egipto, destrozando la 1ª División Acorazada inglesa. En febrero se rendía Singapur. A principios de marzo caía Indonesia. A finales de marzo se perdía Birmania. En febrero eran hundidos todos los barcos de un convoy de aprovisionamiento a Malta. Ese mismo mes los aliados perdían 679.000 toneladas de barcos, la cifra mensual más elevada hasta entonces.

Las fuerzas británicas en el Oriente Medio se encontraban debilitadas a causa de los reiterados envíos de refuerzos a la India en un intento de detener a los japoneses. También los Estados Unidos se habían visto obligados a trasladar al Pacífico parte de sus fuerzas del Atlántico, con el consiguiente debilitamiento de las defensas antisubmarinas. En conjunto, en abril de 1942 el futuro era oscuro. Sólo un punto estaba claro: la firme decisión de las potencias aliadas contra Hitler. En este sombrío momento el presidente Roosevelt envió a Londres a su jefe de Estado Mayor, general Marshall, y a su consejero especial, Harry Hopkins, con la misión de preparar un amplio plan para una ofensiva contra Alemania desde la Europa occidental: la primera gran ofensiva conjunta de los Estados Unidos y la Gran Bretaña. «Sólo ahí», había declarado el Presidente, «podrán explotarse al máximo los medios terrestres y aéreos en forma combinada y prestarse así el máximo apoyo a Rusia».

El objetivo fundamental era desembarcar en la costa francesa en abril de 1943 con treinta divisiones americanas (de ellas, nueve acorazadas) y dieciocho británicas (tres acorazadas), 5.800 aviones y unas 7.000 lanchas de desembarco. Para el traslado de los hombres y material americanos al Reino Unido, sólo el cuarenta por ciento de los transportes podría ser americano. Con carácter complementario de esta gigantesca operación, cuya preparación duraría un año, había que planificar otra acción inmediata con todas las fuerzas disponibles para el caso de una repentina desintegración de Alemania o un inminente peligro o colapso de la resistencia rusa.

Este atrevido plan denotaba la convicción de Roosevelt de que el objetivo fundamental era la derrota de Alemania y su deseo de ver a las fuerzas americanas de desembarco luchando junto a las británicas. En tal sentido merecía la aprobación de Churchill y de los jefes británicos; pero descuidaba factores vitales, en particular la necesidad de impedir la llegada de los japoneses a la India, y casi parecía invitar a formular una inquietante pregunta: ¿Qué harían las fuerzas americanas y británicas entre abril de 1942 y abril de 1943 mientras se preparaba la acción sobre Europa? No podían limitarse a esperar y a ver cómo combatían los rusos.

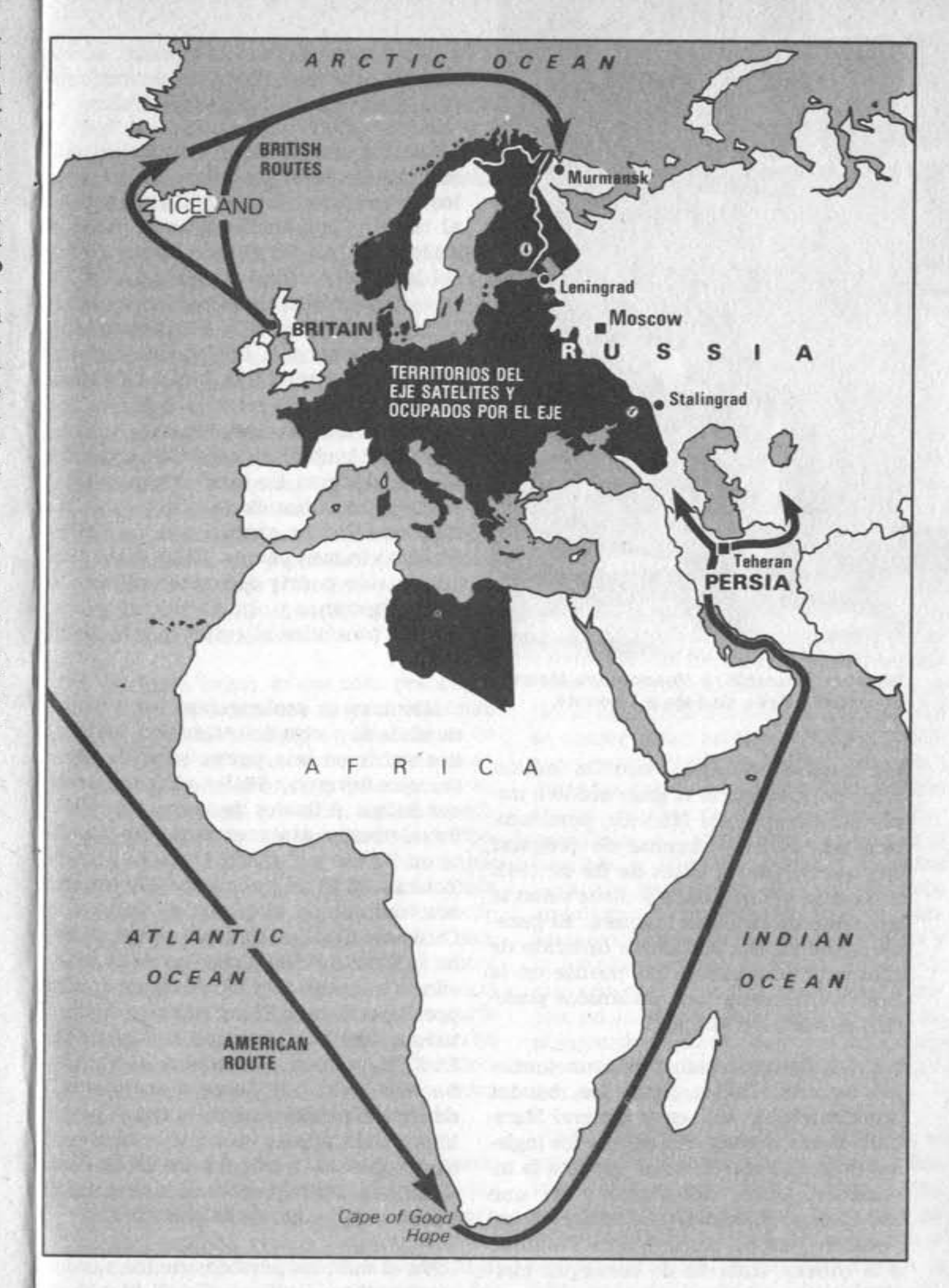
Se formularon, pues, varias propuestas. Primero, la de una operación que, iniciada a principios del otoño, se limi-

taría al establecimiento de una cabeza de puente en Cherburgo, como acción previa a los desembarcos masivos de la siguiente primavera. Segundo, la de un desembarco en el Norte de Africa, como ya se ha dicho. Tercero —por iniciativa de Churchill— la de un desembarco en el Norte de Noruega; ésta era la única de índole militar que preveía una cooperación con los soviéticos. Tanto los acontecimientos políticos como los militares del Frente Oriental influían en el pensamiento americano y británico del momento. Cuando los alemanes renovaron sus ataques en la primavera y verano, ¿lograrían penetrar hacia el Cáucaso y enlazar con los japoneses a través de la India? ¿Sucumbiría la Unión Soviética a esta presión y se vería forzada a la firma de una paz por separado con los alemanes? ¿Se verían éstos obligados a retroceder? ¿Se agotarían frente a la resistencia y contraataques soviéticos? El resultado de esas grandes batallas sería decisivo para el futuro de la guerra. Todo planeamiento angloamericano tendría que permitir el envío de todo el material de guerra posible a la Unión Soviética, así como prever la realización de acciones de emergencia para el caso de que las cosas fueran excepcionalmente bien o mal en el Frente Oriental.

Los problemas militares eran ya arduos por sí mismos, pero aún se complicaban más por los políticos. Por triste que fuera la realidad militar, era inimaginable la sola idea de que durante un año entero los rusos lucharan sin tregua mientras los aliados occidentales se dedicaban a descansar mientras preparaban una demorada ofensiva. Esta inactividad no sería comprensible para los países neutrales, como tampoco para las naciones ocupadas ni para las que se veían amenazadas por la extensión del conflicto: incluso podría ser considerada como un gesto deliberado de abandono de la Unión Soviética. También para el pueblo británico habría sido inaceptable: se admiraba la lucha del pueblo soviético y se comprendía que su resistencia estaba salvando a Inglaterra. En el curso de 1942 aumentó, pues, la presión política en favor de una acción militar de apoyo a los rusos. El sentir popular en los Estados Unidos pedía ir contra el Japón tan pronto y eficazmente como fuera posible; el gobierno mantenía, en cambio, su decisión de dar prioridad a la derrota de Alemania, pero un largo período de inactividad hubiera dificultado el mantenimiento de esa decisión. En Australia y Nueva Zelanda, cuyas tropas habían desempeñado tan importante papel en la lucha contra alemanes e italianos en Egipto y Cirenaica, empezaba a preocupar el creciente y directo peligro que suponía el avance japonés en el Pacífico.

Los británicos aceptaron en principio el plan propuesto por el presidente Roosevelt. Insistiendo en que no debía poner en peligro la resistencia al Japón y especialmente la defensa de la India, convinieron en la elaboración inmediata del plan conjunto de un desembarco en Europa en la primavera de 1943. No obstante, albergaban reservas sobre su viabilidad.

Para mejorar la coordinación de esfuerzos, Roosevelt y Churchill solicitaron de Stalin el envío de representantes a las discusiones conjuntas de los planes de guerra. En mayo, Molotv, entonces ministro de Asuntos Exteriores, visitó Inglaterra, fue a los Estados Unidos y de nuevo pasó por Inglaterra a su regreso a la URSS. Resultado fundamental de tales visitas fue un tratado de alianza entre Gran Bretaña y la URSS y la declaración pública de que «se había conseguido pleno acuerdo acerca de la necesidad urgente de crear un segundo frente en Europa en 1942», compromiso éste de importantes consecuencias políticas. De esta forma, en los sombríos días de abril de 1942, se daban los primeros pasos para volver las tornas contra Hitler en la Europa occidental. Se crearon, pues, Estados Mayores Conjun-



Las rutas de abastecimiento a Rusia.



Winston Churchill y Vyacheslav Molotov durante la visita de éste a Londres.

tos anglo-americanos, con la misión principal de planear el gran asalto a través del Canal de la Mancha, pero también con la muy urgente de preparar una acción previa antes de fin de 1942. Pronto se vio que unos y otros veían la situación de diferente manera. El general Marshall era partidario decidido de conseguir una cabeza de puente en la Bretaña francesa. Los británicos preferían el Norte de Africa.

Estas divergencias originaron tensiones no desdeñables. Entre los mandos americanos, no sólo en el general Marshall, crecía la sospecha de que los ingleses no prestaban un total apoyo a la invasión a través del Canal y de que les preocupaban más sus intereses imperiales. Parecía como si, con Churchill a la cabeza, trataran de conseguir ciertos objetivos ocultos a largo plazo, puesto que sus preocupaciones por el Mediterráneo, por el Oriente Medio o por la India generaban una dispersión de esfuerzos que impedía la necesaria concentración para un golpe decisivo.

Los ingleses, aunque satisfechos con la firme decisión y espíritu ofensivo de los americanos, los consideraban poco al tanto y preparados ante la realidad militar. El jefe del Estado Mayor General Imperial escribió palabras así de duras: «No era posible tomar en serio las fantasías de Marshall... Estábamos pendientes de un hilo. Los japoneses amenazaban Australia y la India, habíamos perdido el control del océano Indico, los alemanes amenazaban Persia y nuestro petróleo, Auchinleck estaba en un aprieto en el desierto, los submarinos no cejaban... Carecíamos de una flota y no podíamos afrontar operaciones de envergadura sin más barcos. El tonelaje adecuado sólo podría obtenerse utilizando el Mediterráneo y ahorrando así un millón de toneladas al evitar la ruta de El Cabo».

Mientras se prolongaban los debates de un lado y otro del Atlántico, los aliados sufrieron una nueva serie de reveses, que llevaron a Hitler a la cúspide de sus éxitos. A finales de mayo, los ejércitos alemanes atacaron simultáneamente en Africa y el frente ruso. El 21 caía Tobruk. El 23 de junio unas 300 divisiones rompían en dirección al Volga y el Cáucaso. El 24 de junio Rommel cruzaba la frontera de Egipto; hacia el 30 alcanzó las posiciones del Alamein donde, por fin, el Octavo Ejército inglés se mantuvo a sesenta kilómetros de Alejandría. El 23 de julio se reanudaba la ofensiva hacia el Volga y el Cáucaso. A principios de agosto se alcanzaban lo pozos petrolíferos del Cáucaso (aunque habían sido destruidos). A mediados de septiembre se sitiaba Stalingrado y se alcanzaba el punto culminante de la guerra.

En el mar, las pérdidas de los aliados aumentaban de día en día. El 14 y 15 de junio, dos convoyes trataron de llegar a Malta, uno procedente del Este y otro del Oeste. De diecisiete barcos, sólo dos alcanzaron la isla. A finales de junio resultaron hundidos los dos tercios de un convoy que transportaba abastecimientos para la Unión Soviética. En la primera semana de julio se perdieron 400.000 toneladas en el Atlántico.

En el otro lado del globo se conseguía un importante éxito con la derrota de los japoneses en las Midway, que haría cambiar la situación estratégica del Pacífico. Pero la operacion había costado tan graves pérdidas a la Marina americana que el almirante King y los jefes navales americanos dieron prioridad al frente del Pacífico sobre el europeo. A principios de agosto, las fuerzas americanas desembarcaban en Guadalcanal y Tulagi, en las Salomón. Costó seis meses arrojar a los japoneses y una gran pérdida de barcos y transportes. Sólo en los primeros días los americanos perdieron cuatro cruceros.

Mientras tanto, lo que más preocupaba a los británicos era la reorganización de las fuerzas de Egipto y la defensa de Malta, por un lado, con el fin de asegurarse el Mediterráneo, y la creación en el Reino Unido, por otro, de las condiciones y de las fuerzas aliadas que habían de asaltar Europa. Los rusos, que libraban desesperados combates a costa de graves pérdidas, pedían a los occidentales no sólo abastecimientos sino también apoyo efectivo. Los americanos adaptaban su industria y adistraban a millones de hombres para tomar parte decisiva en la guerra. Se esforzaban en contener a los japoneses en el Pacífico, y no olvidaban la idea de luchar contra los alemanes antes de finalizar 1942

A principios de julio, el desacuerdo entre los Estados Mayores aliados había llegado a punto muerto. Los americanos creían todavía que el camino mejor y más directo para atacar a los alemanes y suavizar la presión sobre los rusos era establecer una cabeza de puente en el Norte de Francia en septiembre de 1942 (Operación «Sledgehammer»). Los ingleses juzgaban que el proyecto equivalía a una derrota segura ante ejércitos alemanes más numerosos y mejor equipados; estaban convencidos de que no se dispondría de embarcaciones para el desembarco ni de apoyo aéreo lejano suficiente, y se aferraban a la idea de que la limpieza del Mediterráneo era condición previa esencial para apretar el nudo sobre el Eje.

Estando así las cosas, se corría el riesgo de que los mandos americanos modificaran su estrategia, que concedía la prioridad a Alemania, y se volcaran sobre el Pacífico. El comandante de la Marina y el jefe de las operaciones navales, almirante King, insistía en ello continuamente; consentía pero no aceptaba, la prioridad de Europa; lo que más le preocupaba era Japón. La situación fue zanjada por los dirigentes políticos. Churchill trató la cuestión directamente con Roosevelt, indicándole que era posible establecer una cabeza de puente en el Norte del Africa francesa, y que con ello se conseguirían amplias ventajas políticas y estratégicas. Roosevelt, sin considerar las opiniones de su propio Estado Mayor, realizó un último esfuerzo por modificar la tesis inglesa enviando a Londres a Marshall, King y Hopkins para que expusieran el punto de vista americano. Pero los británicos se mantuvieron firmes. Su postura era rígida y la justificaban con el razonamiento de que una operación contra la costa europea en la fecha fijada dependería ampliamente de ellos, ya que para entonces se dispondría de muy escasas fuerzas americanas.

Aceptada por fin la tesis británica, el presidente Roosevelt dio nuevas instrucciones a su Estado Mayor: había que llegar a un acuerdo para iniciar alguna operación en 1942. Entre las diversas posibilidades se dio prioridad a la ocupación del Norte del Africa francesa. Los jefes de Estado Mayor americanos admitieron que sería mejor emplear sus



Los Ju-87 (Stukas) sobre el desierto durante el avance de Rommel hacia Tobruk.

Unidades del Afrika Korps en Tobruk tras su toma a finales de junio de 1942.

fuerzas en el Noroeste africano que enviarlas al Medio Oriente. Aun con reservas, reconocieron que había que iniciar inmediatamente en Londres el planeamiento de la Operación Torch. El presidente descartó sus reservas y, el 25 de julio, los Estados Unidos se comprometieron incondicionalmente.

Después de la guerra, el general Eisenhower escribiría que los hechos posteriores le convencieron de que «los que entonces consideraron inviable la Operación «Sledgehammer» tenían razón al evaluar la situación». La escasa fuerza aérea disponible no hubiera permitido la necesaria cobertura. Además, «con independencia de la operación, los aliados obtuvieron ventajas que ejercerían sus efectos durante toda la contienda y que ayudaron materialmente a la gran victoria cuando se llevó a cabo la invasión en 1944».

En un tira y afloja de desacuerdos, exasperaciones y desconfianzas, y empujados por las rígidas realidades logísticas —reforzadas por la obstinación de Churchill y la visión de Roosevelt—, americanos y británicos consiguieron por fin adoptar una decisión que prometía todas las ventajas políticas y estratégicas posibles habida cuenta de las fuerzas y medios disponibles. La política desempeñó en ello un importante papel, y aún lo desempeñaría mayor en el planeamiento y la ejecuóión.

Las decisiones sobre el modo de realizar la operación, sobre la designación de las fuerzas de desembarco y sobre la nacionalidad del comandante en jefe eran de carácter político, y es natural que así fuese: venían impuestas por los territorios a ocupar y por su régimen interno. Cuando, tras la caída de Francia por la embestida nazi y aprovechándose del prestigio del anciano «héroe de Verdun», el marical Pétain, capitularon los derrotistas del gobierno, admitiendo la división del país, las posesiones del Norte de Africa —Marruecos, Argelia y Túnez— adquirieron esencial importancia para los colaboracionistas franceses, tanto en el plano real como en el emocional. En orden a lo primero, eran imprescindibles para mantener cierto nivel de vida en la Francia no ocupada; emocionalmente servían para mantener la ilusión de la soberanía y la grandeza imperial.

Francia no sólo se encontraba dividida geográfica y políticamente en una zona de ocupación alemana y otra bajo el gobierno de Vichy, sino también escindida por profundas divisiones internas. Había patriotas que nunca aceptaron la capitulación y que desde el primer momento buscaron los medios para oponerse y hostigar a los alemanes. Otros muchos se oponían, a los hechos, pero los aceptaban al no vislumbrar un futuro halagüeño. Algunos encontraban ventajas personales en el sistema. Los hubo, por último, que colaboraron activamente, simpatizando con el nazismo y buscando en él la solución de sus futuros intereses.

El gobierno de Pétain y Laval era profascista y colaboracionista. Sin embargo, el prestigio del mariscal y la fachada de independencia que mantuvo sirvieron a muchos patriotas para amortiguar el golpe de la derrota. Efecto amargo del traumático acontecimiento fue el odio que se produjo en muchos contra el antiguo aliado, que aún seguía luchando. Este sentimiento resultó reforzado cuando los ingleses se apoderaron o destruyeron gran parte de la flota francesa para alejarla de las manos alemanas y cuando, en sus operaciones contra Alemania, atacaron las posesiones francesas de Dakar y Siria.

Para muchos franceses, Pétain era al



menos un símbolo de continuidad de la identidad nacional, e incluso la promesa de una mayor independencia en el futuro. Así pensaban, sobre todo, los oficiales de la Marina, el Ejército y la Aviación que habían prestado juramento de lealtad personal al mariscal como jefe del estado. Donde más se apreciaba este sentimiento era en el Norte de Africa. Aun quienes se alegraban de las derrotas alemanas se sentían firmemente leales a Pétain. Por lo demás, no faltaron algunos que se esforzaron por mantener sus unidades en el mejor estado posible bajo las condiciones del armisticio y que ocultaban el material a las inspecciones alemanas.

Un nuevo factor de complicación fue la postura del general de Gaulle y su Francia Libre. Unos se felicitaban y estaban dispuestos a apoyarle; otros simpatizaban en secreto; pero para la mayoría, al menos para los oficiales, no ostentaba título alguno y aun se le reputaba de traidor.

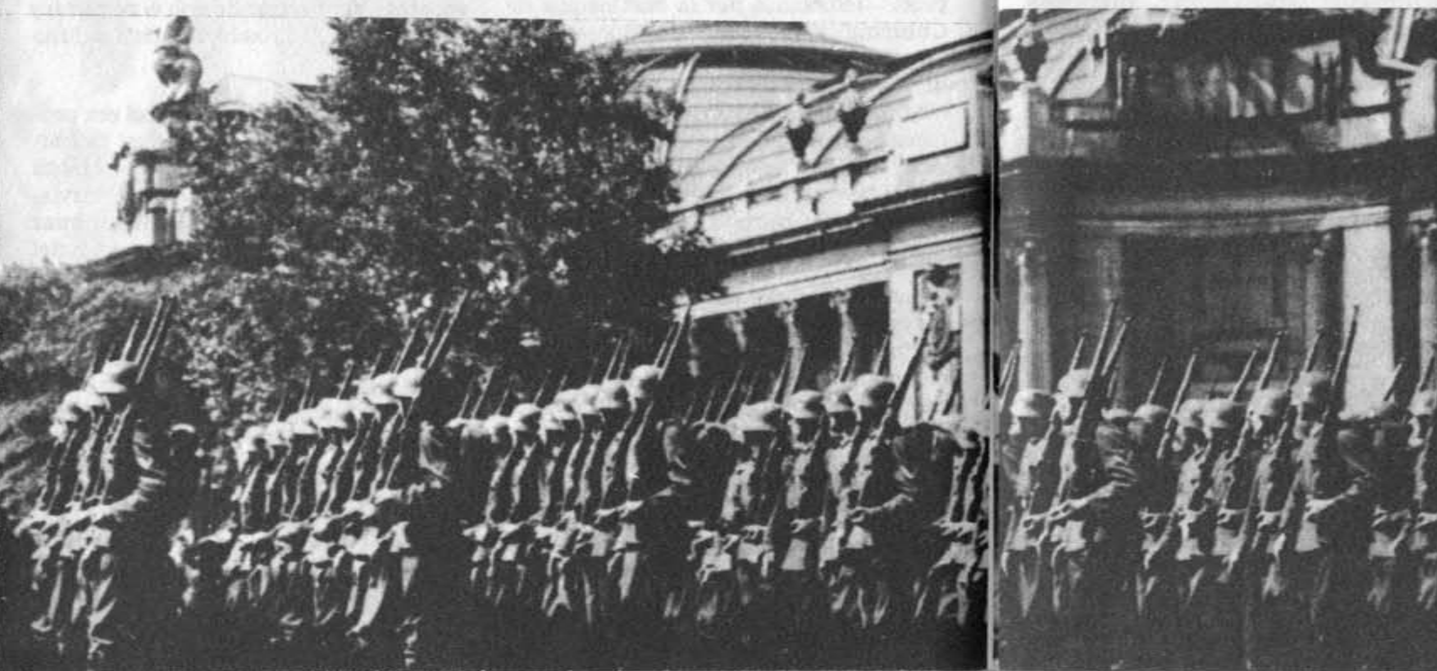
El almirante Ernest King, defensor de la prioridad bélica de los Estados Unidos en el teatro del Pacífico.

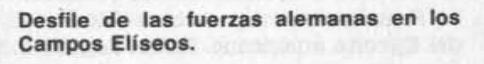
Muy distintas eran las relaciones con los Estados Unidos. Cuando en junio de 1940 Pétain constituyó su gobierno, los Estados Unidos, entonces neutrales, lo reconocieron manteniendo estrechas relaciones. Durante los dos años siguientes, los Estados Unidos utilizaron este contacto para tratar de contrarrestar la influencia alemana y, en particular, evitar que el Eje hiciera uso del territorio colonial francés y de la flota, anclada en Tolón. Organizaron, pues, el abastecimiento de algunas mercancías para uso de la población civil en el Norte de Africa francesa y establecieron una red consular especial para su supervisión, que fue muy activa en la acción informativa. Todo ello estaba coordinado por el cónsul general, Robert Murphy, quien mantenía estrechos contactos con los dirigentes del gobierno francés, con los mandos militares y con los sectores leales a de Gaulle dispuestos a actuar en apoyo de los aliados. Bajo pretexto de fiscalizar la ayuda económica, los doce vicecónsules económicos de Murphy mantenían contacto con agentes secretos de los aliados y tomaban parte activa en acciones subversivas y de espionaje. Mantuvieron también valiosos contactos con las organizaciones de la resistencia, a través de las cuales obtenían información para el planeamiento y captaban agentes para futuras operaciones.

En aquellos años de 1940 y 1941, la actitud oficial de los americanos ante el gobierno de Vichy originaba dudas y críticas en los Estados Unidos y mucho más en Gran Bretaña. Entre los obreros de las fábricas, y en las propias unidades militares, había muchos que no podían soportarla. No es fácil comprender ahora los sentimientos existentes entonces hacia los que en Francia aceptaron la capitulación y el gobierno nacido de ella; habían dejado a los ingleses solos y sin medios y con los alemanes a sus puertas. La actitud política de los Estados Unidos no era, pues, compartida por el gobierno ni por la población británicos. No entendían cómo alguien con dignidad podía mantener relaciones con hombres como Pétain, Laval o el almirante Darlan.

Al parecer, dicha política desagradaba incluso al presidente Roosevelt; pero mientras los Estados Unidos permanecieran neutrales, había que seguir con ella. En este sentido, la aparente semicolaboración ayudó indirectamente a la causa aliada. Cuando cambió la situación, los resultados obtenidos en esos dos años de «pacto con el diablo» superaron ampliamente los inconvenientes políticos. Las ventajas se reflejaron tanto en el planeamiento como en los resultados de la Operación Torch. Los que tan duramente habían criticado tal actitud se convencieron pronto de su error.

Dispuestas así las cosas, era necesario que el desembarco en las posesiones francesas del Norte de Africa aparecie-





Desfile de las fuerzas alemanas en los Campos Elíseos.



Hitler saluda al mariscal Pétain bajo la mirada de Ribbentrop.

ra enteramente como cosa americana. Se esperaba que en el mejor de los casos, las fuerzas francesas acogieran con calor la liberación y que, en el peor, la resistencia fuese sólo simbólica. Muy distintas serían las cosas si el desembarco era obra de los británicos.

En este sentido no había desacuerdo entre los aliados. Es verdad que, en aquellos momentos, las fuerzas de que podían disponer los Estados Unidos eran relativamente escasas, y que, en consecuencia, la mayor parte de las unidades de combate tenían que ser británicas. Pero los ingleses accedieron plenamente a que la dirección fuera americana y, tan pronto como quedó decidida, propusieron que se nombrara al general Marshall comandante supremo tanto de la operación como del plan ulterior de invasión de Europa. Aceptado el principio en sus líneas generales, el nombramiento recayó, sin embargo, sobre el teniente general Dwight D. Eisenhower, al que se designó comandante supremo aliado de la Operación Torch, en tanto que el mando para la invasión de Europa quedaba sin decidir por el momento. En aquellas fechas, el nombre de Eisenhower era poco conocido fuera del Ejército americano. Había llegado a



El cónsul general Robert D. Murphy, cuyo espíritu aventurero ayudó tanto a la Operación Torch.



El teniente general Dwight D. Eisenhower, comandante supremo aliado de la Operación Torch.

Inglaterra como comandante general de las fuerzas americanas en Europa, su misión era crear un poderoso Ejército americano en las islas Británicas y tenía que trabajar con los ingleses en el planeamiento conjunto de la invasión de Europa. Aunque sin conocimiento de los jefes de Estado Mayor americanos, la decisión de la Operación Torch se tomó el 24 de julio. El 26, el general Marshall, que se encontraba en Londres, comunicó a Eisenhower que sería su comandante en jefe. Aún faltaban algunas formalidades para la confirmación, que no llegó hasta principios de agosto. La directriz de la vasta operación anfibia, que había de realizarse en octubre, la recibió de los jefes de Estado Mayor el 13 de agosto.

Y he aquí otra de las características peculiares de esta extraordinaria operación. Nacida tras un largo proceso de vacilaciones, desacuerdos y debates, y condicionada en su ejecución por consideraciones esencialmente políticas, la operación de invasión ultramarina en mayor escala de la Historia hasta entonces conocida tenía que planearse, organizarse y montarse en sólo tres meses. Eisenhower inició el planeamiento sin esperar siquiera a su designación oficial. Los trabajos no fueron fáciles y, a medida que se avanzaba en los planes, los desacuerdos entre los responsables de los mismos y los jefes de Estado Mayor, y entre británicos y americanos, amenazaron su destino reiteradas veces. A pesar de todo, la capacidad de organización e imaginación americana, la experiencia y tenacidad británicas, la habilidad y tacto diplomático de Eisenhower y la dosis precisa de buena suerte que toda gran empresa requiere se aunaron para propiciar un rotundo éxito. Pero iba a ser difícil lograrlo a tiempo.



El problema

Tropas coloniales francesas en Africa del Norte.

En la directriz del Estado Mayor Combinado se ordenaba a Eisenhower: «conseguir, en conjunción con las fuerzas aliadas del Medio Oriente, el control completo del Norte de Africa desde el Atlántico hasta el mar Rojo». Para ello se destinguían tres fases. Primero había que establecer bases sólidas y mutuamente apoyadas en la zona Orán - Argel - Túnez, en la costa Norte, y en la de Casablanca, en el noroeste. Luego había que ampliar estas bases hasta conseguir el control completo de la zona de Marruecos francés, Argelia y Túnez y, en caso de acción hostil por parte de los españoles, también del Marruecos español. Finalmente, había que progresar hacia el Este para «aniquilar las fuerzas del Eje que se oponen a las británicas en el desierto occidental e intensificar las operaciones marítimas y aéreas sobre el Eje en el continente europeo».

La distancia entre Casablanca y Túnez por carretera es de 2.000 kilómetros. La zona a que se refería la directriz abarcaba más de dos millones y medio de kilómetros cuadrados. Excepto la llana y abierta costa atlántica, la mayor parte del territorio que miraba al mar lo formaban grandes cadenas de elevadas y rocosas montañas. Hacia el Sur, el terreno se convierte gradualmente en desértico hasta llegar al Sahara. Las playas de la costa atlántica se ven batidas por altas olas que hacen casi imposible el desembarco. La línea costera mediterránea es fundamentalmente rocosa y escarpada. Condición básica de todo desembarco era apoderarse inmediatamente de algún puerto, ya que el sostenimiento y reorganización de las unidades combatientes no serían posible desde las playas.

Para llevar a tierra las tropas precisas había que transportarlas desde Escocia, y a 3.900 kilómetros de distancia, y des-



Chasseurs d'Afrique.

de la costa oriental de los Estados Unidos, a 7.500 sincronizando la llegada en los puntos de desembarco.

En los tres países afectados vivían casi diecisiete millones de personas, en su mayoría junto a la costa y en zonas próximas a los puertos. Marruecos y Túnez se encontraban nominalmente bajo el poder absoluto de soberanos propios, el sultán y el bey, pero en la realidad bajo el control del general residente francés, apoyado por un Estado Mayor y unidades armadas francesas. En el Marruecos francés, de siete millones y medio de habitantes, sólo 175.000 eran franceses; en Túnez, de dos millones y tres cuartos, 110.000. Argelia era oficialmente un departamento de la Francia metropolitana y estaba mucho más integrada en la economía y la política francesas. El diez por ciento de la población lo formaban franceses nativos o naturalizados; los matrimonios entre franceses y argelinos eran normales y estaban reconocidos. Al Norte y Oeste del Marruecos francés se encontraban las zonas mucho menores del Marruecos español y Tánger, que se esperaba se mantuvieran neutrales.

A tenor del armisticio firmado con los alemanes, las unidades permitidas a los franceses y su material eran muy escasos. El problema no era fácil para alemanes e italianos. Sus fuerzas tenían tanto que controlar el país como defenderlo ante un eventual ataque de Inglaterra o Estados Unidos. Por otro lado, no debía dejarse a los franceses la posibilidad de emprender una eficaz acción contra el Eje.

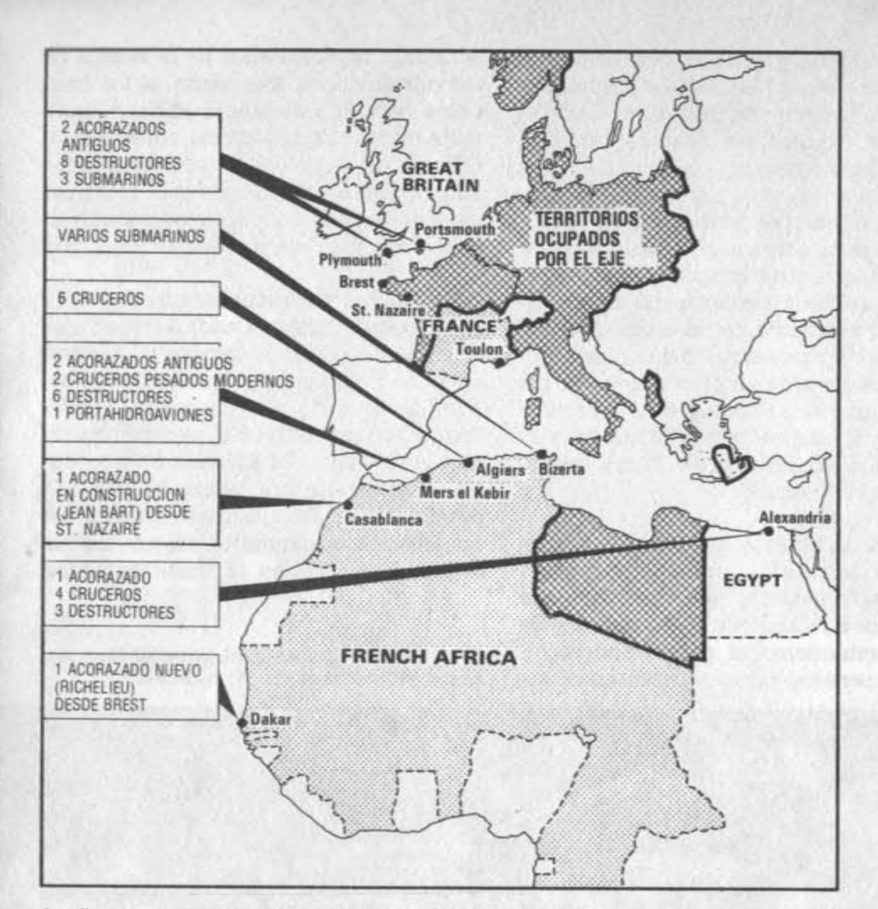
Las cláusulas del armisticio limitaban las fuerzas francesas de tierra a 120.000 hombres: unos 55.000 en Marruecos, 50.000 en Argelia y 15.000 en Túnez. En su mayoría eran unidades indígenas de infantería, con oficiales franceses: soldados aguerridos y de rancia tradición militar que demostraron valor y supieron morir en la campaña de Túnez. Completaban el contingente algunas unidades de la Legión Extranjera, los Chasseurs d'Afrique y los Zuavos (franceses nacidos en Africa). Las armas, municiones y equipo eran escasos y anticuados. Se autorizaba la existencia de doce unidades de artillería de campaña motorizada, pero virtualmente privadas de cañones medios y pesados. La caballería mecanizada contaba en Marruecos con 120 a 160 carros anticuados y 80 vehículos blindados, en Argelia con 110 carros y 60 blindados similares y en Túnez con 20 vehículos blindados.

Según un informe que Eisenhower remitió a Marshall a mediados de septiembre, la aviación operativa francesa en Africa contaba con 500 aviones. «No hay bombarderos ni cazas modernos», decía, «pero los cazas superan en características de vuelo a los de la Marina de los portaaviones. Por tanto, si los franceses oponen resistencia eficaz y unificada al desembarco inicial, sobre todo si concentran el grueso de su fuerza aérea contra alguno de los puertos principales, podrían entorpecer, si no impedir, el desembarco en ese punto».

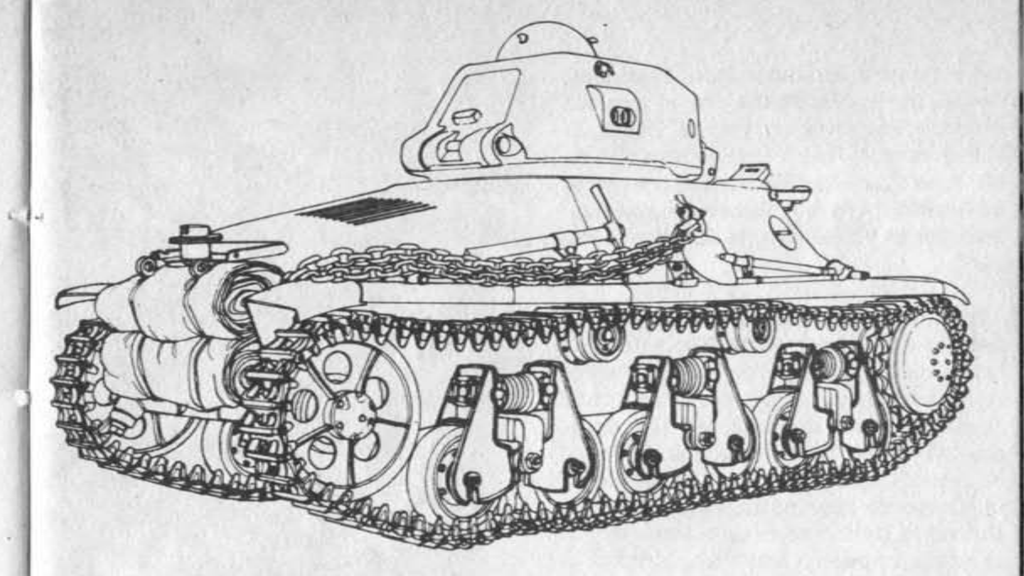
Los territorios estaban directamente bajo control militar. Desde 1940, en que se nombró comisario general al general Maxime Weygand, los civiles fueron sustituidos, en casi todos los cargos directivos de la administración, por mandos de alta graduación del Ejército o de la Marina. Esta política se intensificó en 1942 por iniciativa del almirante Darlan. En ese año, el comandante en jefe de las fuerzas francesas en el Norte de Africa

El almirante Darlan y el general Noguès, general residente de Marruecos.

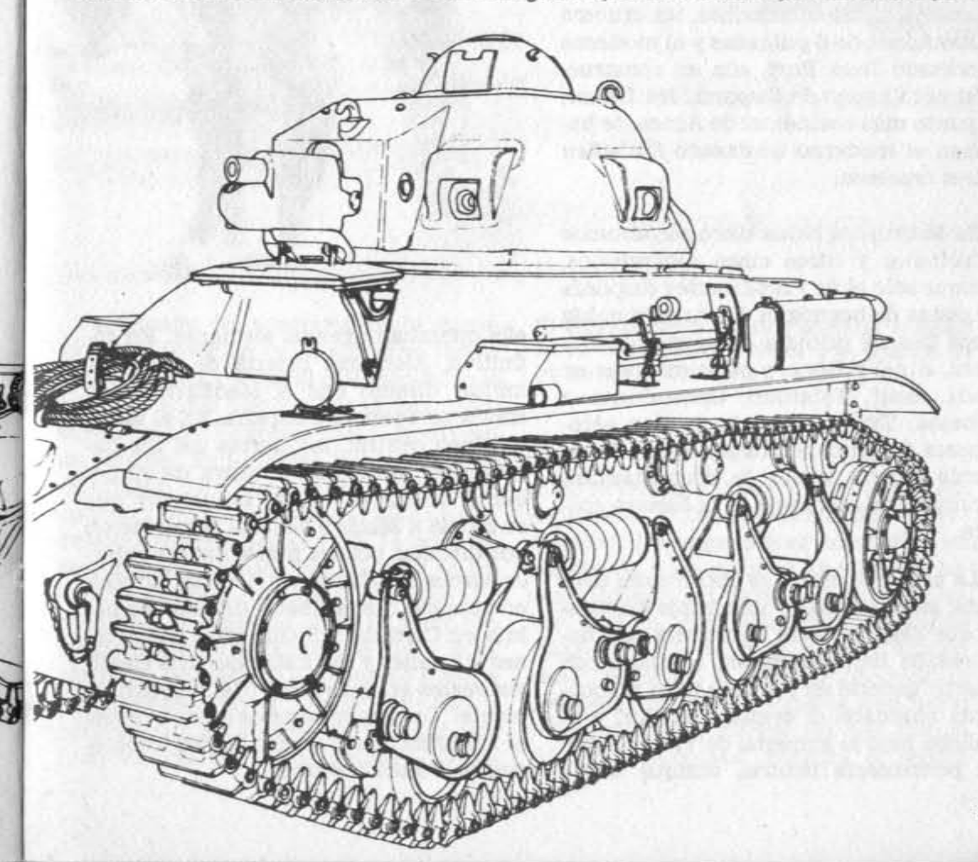




La flota francesa en el momento de la capitulación.



Carro francés Hotchkiss H-35. Peso: **11,4 ton.** Tripulación: **2 hombres.** Armamento: **1 cañón de 37 mm. con 58 disparos y 1 ametralladora de 7,5 mm con 2.500 disparos.** Coraza: **mínima 12 mm., máxima 34 mm.** Motor: **Hotchkiss 6 cilindros en línea, 75 HP.** Velocidad: **25 km/h.** Autonomía: **120 km.** Longitud: **4,28 m.** Anchura: **1,82 m.** Altura: **2,16 m.**



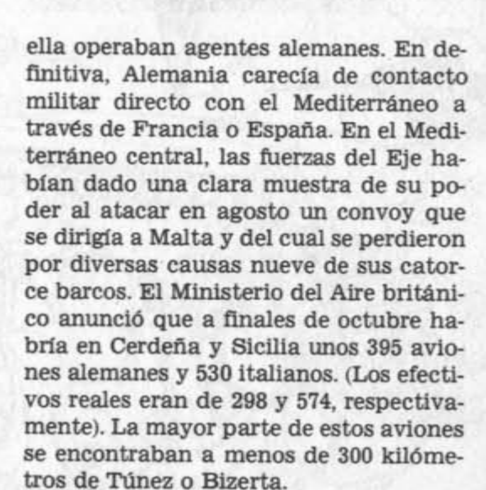
Carro francés Renault R-35. Peso: **9,8 ton.** Tripulación: **2 hombres.** Armamento: **1 cañón de 37 mm. con 58 disparos y 1 ametralladora de 7,5 mm. con 2.500 disparos.** Coraza: **mínima 14 mm., máxima 45 mm.** Motor: **Renault 4 cilindros en línea, 82HP.** Velocidad: **20 km/h.** Autonomía: **130 Km.** Longitud: **4,04 m.** Anchura: **1,8 m.** Altura: **2,02 m.**

era el general Alphonse Juin. El general residente de Marruecos era el general Auguste Paul Nogues y el de Túnez, el vicealmirante Jean-Pierre Estéva. Un civil, Yves Chatel, era gobernador general de Argelia, pero su gabinete estaba dirigido por el vicealmirante Raymond Fenard.

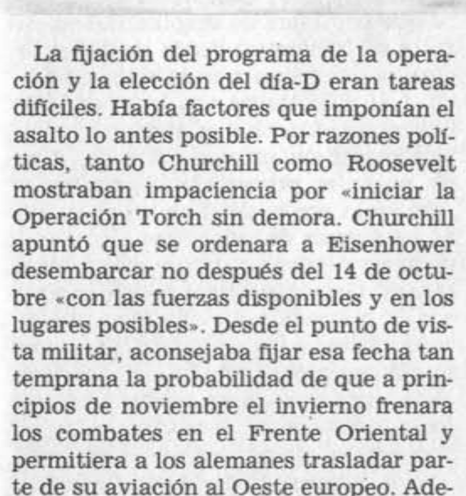
Aún quedaban considerables fuerzas navales en los puertos del Norte de Africa. El núcleo principal de la flota francesa, objeto de ansiedad y codicia tanto de aliados como de alemanes, se mantenía todavía en Tolón, en el Sur de Francia, en el lugar en que la sorprendió el momento de la capitulación, ya que el almirante Darlan se negaba a trasladarla a ningún puerto británico, africano o americano. En el Mediterráneo, en Bizerta y Orán, había únicamente destructores, submarinos y embarcaciones menores; en Casablanca había siete destructores, ocho submarinos, un crucero con cañones de 6 pulgadas y el moderno acorazado *Jean Bart,* aún en construcción pero capaz de disparar. En Dakar, el punto más occidental de Africa, se hallaban el moderno acorazado *Richelieu* y tres cruceros.

En Marruecos había cinco aeródromos principales y otros cinco secundarios, aunque sólo el de Port-Lyautey disponía de pistas de hormigón. En Argelia había otros tres de primera categoría junto a Orán, Argel y Bône, y otros menores en Blida, Setif, Tafarouri, Constantina y Tebessa. Túnez disponía de dos aeródromos de primera categoría, dos de segunda y otros varios de circunstancias y campos de aterrizaje en la llanura costera.

La propia Francia se encontraba dividida: todo el Norte y una franja del Oeste que llegaba hasta la frontera española estaba bajo ocupación alemana con cuartel general en París; la zona no ocupada abarcaba el centro y el Sur, y se hallaba bajo el gobierno de Vichy. España permanecía neutral, aunque desde



ella operaban agentes alemanes. En definitiva, Alemania carecía de contacto militar directo con el Mediterráneo a través de Francia o España. En el Mediterráneo central, las fuerzas del Eje habían dado una clara muestra de su poder al atacar en agosto un convoy que se dirigía a Malta y del cual se perdieron por diversas causas nueve de sus catorce barcos. El Ministerio del Aire británico anunció que a finales de octubre habría en Cerdeña y Sicilia unos 395 aviones alemanes y 530 italianos. (Los efectivos reales eran de 298 y 574, respectivamente). La mayor parte de estos aviones se encontraban a menos de 300 kilómetros de Túnez o Bizerta.



La fijación del programa de la operación y la elección del día-D eran tareas difíciles. Había factores que imponían el asalto lo antes posible. Por razones políticas, tanto Churchill como Roosevelt mostraban impaciencia por «iniciar la Operación Torch sin demora. Churchill apuntó que se ordenara a Eisenhower desembarcar no después del 14 de octubre «con las fuerzas disponibles y en los lugares posibles». Desde el punto de vista militar, aconsejaba fijar esa fecha tan temprana la probabilidad de que a principios de noviembre el invierno frenara los combates en el Frente Oriental y permitiera a los alemanes trasladar parte de su aviación al Oeste europeo. Además, la estación de las lluvias comienza en Argelia y Túnez a principios de noviembre; las vaguadas se convierten en barrizales y los campos de labor se hacen intrasitables para los vehículos sobre orugas. Para entonces era preciso estar ya en tierra firme y haber atravesado Túnez. En el otoño se producirían combates en Egipto y había que hacer reteoceder a las fuerzas del Eje. Con la demora aumentaba, además, el peligro

El vicealmirante Estéva, general residente en Túnez, pasa revista a la guardia de honor de la Luftwaffe.



El moderno acorazado francés Jean Bart **en Casablanca.**



Arriba: **El** Richelieu **fondeado en Dakar durante la preparación de la Operación Torch.**
Abajo: **Desembarco de tropas estadounidenses para su instrucción en Irlanda del Norte.**

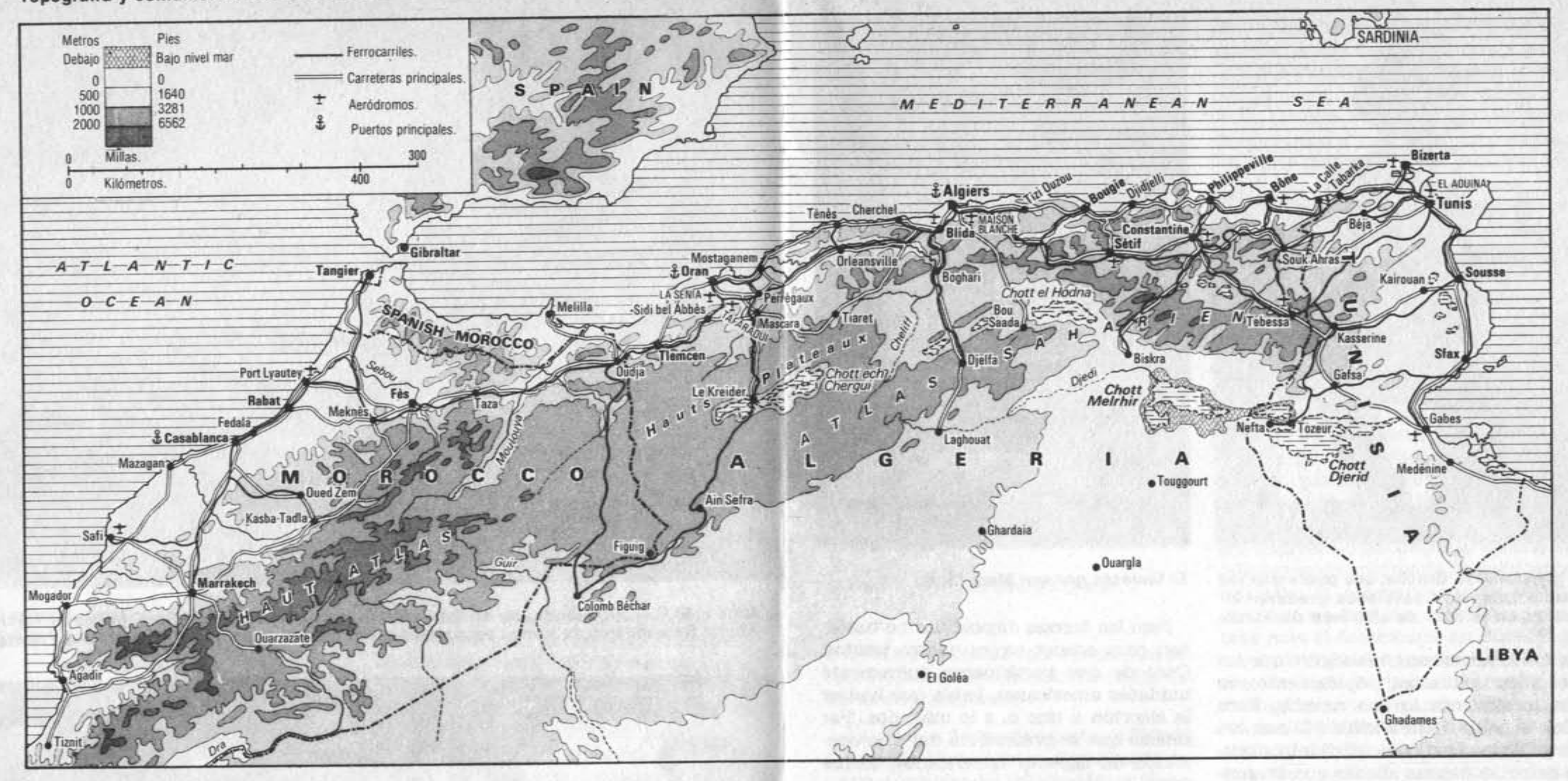


de que se produjeran «filtraciones» de los planes a los franceses.

Por otro lado, si la operación tenía que ser total o principalmente americana, había que disponer de tiempo para organizar y transportar las unidades precisas. Cuando se decidió llevarla a cabo, no había hecho más que comenzar la movilización e instrucción de las unidades de tierra, mar y aire en los Estados Unidos. Las únicas fuerzas estadounidenses llegadas a Irlanda del Norte eran la 34 División de Infantería, la 1.ª División Acorazada y pequeñas unidades aéreas, y aun éstas escasamente instruidas. Aunque no se esperaba una fuerte resistencia francesa, era fundamental que los desembarcos fueran masivos y que las fuerzas estuvieran dotadas con los carros y armas más modernos para asegurar una acción rápida. El desembarco exigía un fuerte apoyo aéreo y naval para anular todo intento de resistencia seria. Todo eso requería tiempo. Y las unidades precisas estaban aún en la fase de creación e instrucción.

Hasta entonces, ningún país había emprendido una expedición ultramarina que requiriera un desplazamiento de miles de kilómetros desde las bases de partida y concluyera en un ataque a fondo. Las dificultades con que había de enfrentarse Eisenhower quedan bien reflejadas en sus propias palabras: «Uno de nuestros primeros y permanentes problemas era la determinación exacta de las fuerzas de tierra, mar y aire que podían y debían aprestarse para la operación. Generalmente, un jefe recibe, con la indicación del objetivo general, unos efectivos con los que estructurar su plan estratégico, que luego se completa con otros planes técticos, orgánicos y logísticos. En este caso, la situación era vaga, los efectivos desconocidos, el objetivo final indeterminado; lo

Topografía y comunicaciones de las zonas de desembarco de la Operación Torch.



único claro eran las órdenes de atacar... La Marina estadounidense, en particular, se resistía abiertamente a informar los buques que podría facilitar para la empresa. Nos veíamos obligados a trabajar y planificar en un enervante estado de incertidumbre».

La determinación del lugar de desembarco era tan difícil como la elección de la fecha adecuada, y afectaba además a esta última. Factores geográficos aconsejaban desembarcar en el Mediterráneo, lo más al Este posible. En efecto, siendo las distintas inmensas, las comunicaciones eran deficientes. Un único ferrocarril de ancho normal recorría 1.000 kilómetros desde la costa atlántica hasta Orán, luego otros 400 hasta Argel y 800 más hasta Túnez. Un ferrocarril de vía estrecha enlazaba el centro de Argelia con la costa tunecina. En dirección Este-Oeste había dos carreteras con firme aptas para el tráfico en ambos sentidos, una junto a la costa mediterránea y la otra paralela a ella y más al interior. Lo accidentado del terreno no permitía, en cambio, la comunicación transversal. El material ferroviario estaba en mal estado. Las provisiones de carbón eran deficientes y no se obtenía en el Africa francesa; para utilizar el ferrocarril, los aliados habrían tenido que transportar gran cantidad de material y equipo.

Era fundamental apoderarse en el primer asalto de los puertos utilizables. Casablanca era, desde luego, el mejor en la costa Oeste de Marruecos y daba servicio a todo el Noroeste de Africa; pero la costa entera estaba batida por el intenso oleaje del Atlántico; según los informes más optimistas, en octubre y noviembre las embarcaciones sólo podrían alcanzar las playas un día de cada cuatro. En Argelia, los mejores puertos eran los de Orán y Argel, aparte algunos otros secundarios hacia el Este: Bugía, Philippeville y Bône.

Pero cuanto más se avanzaba hacia el Este, mayor era el peligro que representaba la aviación del Eje. El problema de la cobertura aérea tuvo gran importancia en los cálculos. Los convoyes procedentes del Atlántico necesitaban protección. También las unidades de asalto exigían apoyo aéreo. Por su parte, las unidades navales que apoyaran el ataque precisaban asimismo cobertura contra las acciones aéreas con base en la costa. Apenas se disponía de portaaviones, siendo Gibraltar la única base de la aviación en tierra. La ocupación de aeródromos en las primeras veinticuatro horas era, pues, tan importante como la conquista de los puertos.

Cualquiera que fuese la reacción de



El general Alan Brooke, que pedía que las instalaciones de Casablanca quedaran incluidas en la lista de objetivos de Torch.



El teniente general Mark Clark.

las fuerzas francesas, era seguro que los alemanes actuarían rápidamente en cuanto supieran lo que sucedía. Para ellos, el salto desde Sicilia a Túnez era corto. No les resultaría difícil introducirse entre las fuerzas aliadas que avanzaran hacia el Este procedentes de Argelia y el Octavo Ejército británico que combatía desde Egipto, a menos que la Operación Torch progresara rápidamente.

La apreciación de todos estos factores hacía de Bône el objetivo adecuado: era el punto más oriental que podía disponer de cobertura aérea. Por su parte, Argel era un importante puerto y el centro del control político, económico y militar de la zona. Orán poseía asimismo un buen puerto y estaba comunicada con los necesarios aeródromos. Casablanca, por último, reunía la triple propiedad de ser ciudad portuaria, terminal de ferrocarril y centro de gran importancia política para el control de Marruecos.

Pero las fuerzas disponibles no bastaban para atacar en los cuatro puntos. Caso de que participaran únicamente unidades americanas, había que limitar la elección a uno o, a lo más, dos. Por mucho que se pretendiera dar a la operación un aspecto «americano», se imponía, en suma, la inclusión de unidades británicas. Un profundo estudio de los factores concomitantes llevó a Eisenhower a decidirse por la acción en el Mediterráneo. Daba tan alto valor a Túnez que incluyó, entre los puntos de desembarco inicial, la ciudad de Bône, a sólo 200 kilómetros por aire de la capital. «Adentrarse en el mediterráneo sin establecer una base en Casablanca suponía un riesgo adicional, pero creo que estábamos arriesgando tanto que bien podíamos jugárnoslo todo a una carta, con la convicción de que Casablanca, una vez aislada del Este, caería por su propio peso o sería conquistada por columnas que descendieran siguiendo el ferrocarril de Orán. No debo ocultar tampoco



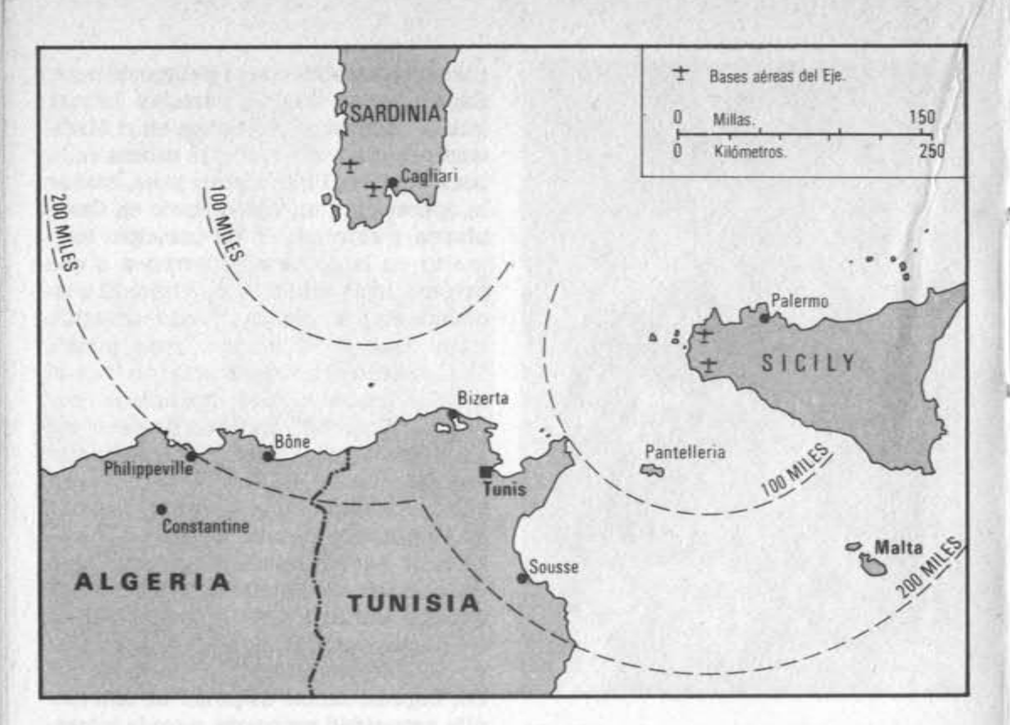
El contraalmirante George Lyster.

que me sentía influido por los grandes peligros naturales que implicaba un desembarco en Casablanca».

Así pues, a finales de agosto, el Estado Mayor de Planificación Combinado remitió a los jefes del Estado Mayor General un plan del comandante en jefe en el que no se incluía Casablanca. Sobre esta base se inició el planeamiento de detalle.

Entonces, según palabras de Churchill, «llegó una bomba de Washington», que ponía de manifiesto la existencia de una nueva discrepancia entre británicos y americanos. En las discusiones anteriores, durante el verano, los jefes de Estado Mayor y los dirigentes políticos americanos habían defendido la idea de un desembarco en septiembre en las costas de Francia, acusando a los ingleses de timidez y oposición. Pero en el caso de la Operación Torch empezaban a mostrar una excesiva cautela. Estaban obsesionados con el peligro de dejar España a un flanco; parecían pensar que el comprometer fuerzas en el Mediterráneo era como meter la cabeza en la boca del lobo. Propusieron, pues, limitar la operación a un desembarco en Casablanca y suprimir en un principio todo asalto en la costa mediterránea o que tuviera lugar más allá de Orán. El planeamiento, en suma, quedó detenido hasta que se dilucidara este punto. Como sucede con frecuencia, no faltó el detalle grotesco. Los británicos, por boca de Churchill, trataron de hacer ver a los americanos la necesidad de operar en el Mediterráneo. Eisenhower, comandante supremo americano, compartía esta opinión y trataba de ignorar Casablanca. Por su parte, el general Alan Brooke, jefe del Estado Mayor Imperial, aunque partidario de incluir Argel en los planes, insistió en la conveniencia de no olvidar Casablanca: no olvidaba que era imprescindible disponer de una amplia capacidad portuaria, pero le intranquilizaba la amenaza que la aviación con base en Cerdeña y Sicilia representaba para el desembarco en Bône. El general Mark Clark ha escrito que el almirante británico Lyster, «hombre dinámico elegido para el mando de los portaaviones del Mediterráneo durante la invasión», dijo que lo más urgente era «explotar, explotar y explotar el éxito», profundizando hacia Túnez con la mayor rapidez posible; indicó que disponía de 5.000 soldados en Malta que podían ser aerotransportados en el acto a Túnez «en bombarderos desmontados».

El 27 de agosto Churchill envió a Roosevelt un enérgico mensaje señalando la importancia vital de Argel y el retraso que produciría cualquier modificación. En su contestación, Roosevelt recalcaba su firme decisión de que los asaltos iniciales se realizaran exclusivamente con unidades terrestres americanas. Era de suponer que ello reduciría el vigor de la resistencia francesa. «Debo añadir que estoy totalmente convencido de que un desembarco simultáneo de americanos



Alcance de la aviación del Eje en las zonas de desembarco de la Operación Torch.

e ingleses provocaría dura resistencia de todos los franceses de Africa». Proponía, pues, el desembarco simultáneo de efectivos americanos en Casablanca y Orán, seguido, una semana después, por desembarcos ingleses más hacia el Este. No creía que los paracaidistas y las tropas aerotransportadas alemanas pudieran alcanzar Argel o Túnez en número suficiente hasta por lo menos dos semanas después del ataque inicial.

Pero había un importante aspecto en el que el presidente no pisaba terreno firme. Era posible, sí, disponer de tropas americanas para los desembarcos, pero en el caso de Orán todos los barcos y fuerzas navales serían ingleses, e inglesas las patrullas aéreas que cubrirían el Mediterráneo occidental. Churchill basó en ello su respuesta.

Tras nueva reconsideración, Roosevelt modificó su actitud proponiendo:

1. Desembarcar simultáneamente en tres puntos utilizando 34.000 soldados estadounidenses en Casablanca, 25.000 en Orán y 10.000 en Argel; a estos últimos seguirían, «una hora después, soldados ingleses que aseguraran el desembarco», haciéndolo ellos mismos en embarcaciones no diseñadas específicamente para el desembarco.

2. Las tropas de Casablanca procederían directamente de los Estados Unidos y las de Orán y Argel, de las destacadas en el Reino Unido.

3. Los Estados Unidos facilitarían barcazas de desembarco para las tropas de Casablanca, navíos de transporte para las tropas de refuerzo y también transportes para 15.000 hombres, más nueve barcos mercantes para las tropas estadounidenses del Reino Unido.

4. Los Estados Unidos sólo facilitarían las fuerzas navales disponibles en el Atlántico, más aquéllas que pudieran disponerse para entrar en servicio.

5. Los ingleses deberían proporcionar: los barcos precisos para las fuerzas de Orán y Argel, excepto para el transporte de los americanos estacionados en el Reino Unido, las unidades complementarias precisas para el asalto de Argel y siguientes oleadas y «los efectivos navales precisos para toda la operación, excepto la fuerza naval americana ya citada».

Aparte estos ajustes se llegó a un acuerdo de principio en todo lo demás: desembarcos simultáneos en Casablanca, Orán y Argel pero no en Bône y reducción parcial de la dotación de barcazas de desembarco de Orán y Casablanca para dar la necesaria potencia a la acción de Argel. Los efectivos de Argel serían mixtos, americanos y británicos.

El 20 de septiembre quedó concluido el plan de compromiso; la «competición trasatlántica», según palabras de Eisenhower, había costado tres semanas de retraso; no fue el 14 de octubre la fecha fijada para el asalto, ni tampoco el 30, como se propuso luego, sino el 8 de noviembre. Sólo quedaban siete semanas para terminar el planeamiento y organizar y montar la operación.

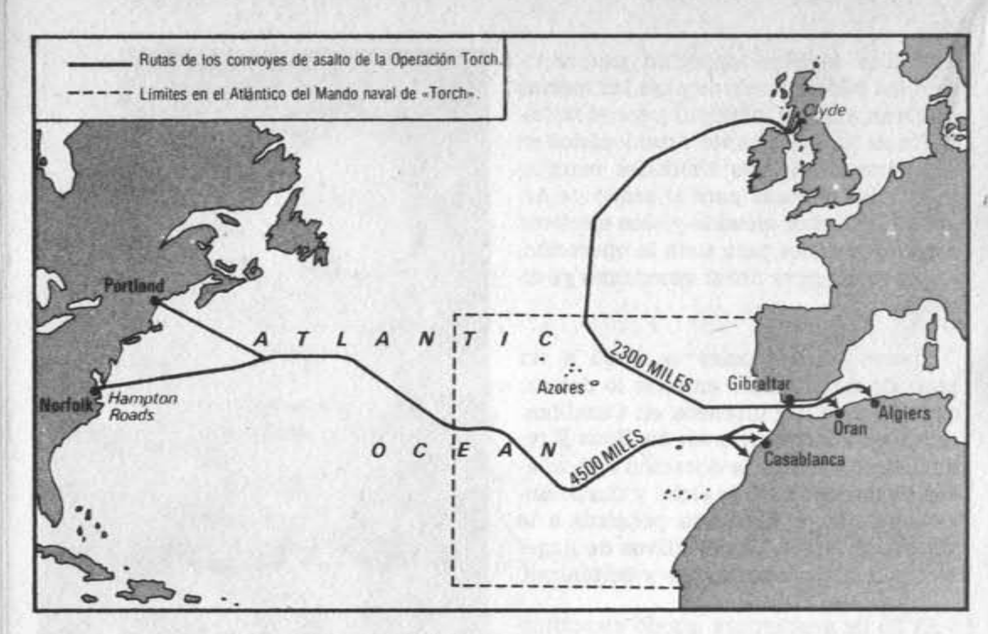
En realidad, una gran parte del proyecto ya estaba realizado, pero la menor alteración del mismo súponía un gran trabajo, al reflejarse en todos los niveles. Un ejemplo: para cada unidad o grupo de desembarco se había preparado un esquema que mostraba dónde había que situar a cada hombre o elemento del equipo dentro del barco para que todo estuviera en orden. Un sólo cambio obligaba a revisarlo todo. Para dar una idea del detalle preciso, indiquemos tan sólo que el «cuadro de desembarco» de una brigada británica empeñada en el desembarco de Argel ocupaba veintiocho páginas a máquina con 422 apartados, cada uno de ellos referidos a un destacamento de soldados y a su equipo, colocados en el orden en que se suponía que habían de ocupar en la playa.



El jefe de Estado Mayor de Eisenhower, general Walter Bedell Smith.

Fijados por fin los objetivos y fechas, se podía ya iniciar el planeamiento definitivo. En él colaboraron los tres ejércitos de ambos países. En este sentido, Eisenhower demostró desde el primer momento una cualidad que fue quizá su mejor contribución al planeamiento y dirección aliados, y que tuvo gran influencia en las ulteriores operaciones conjuntas de la guerra. Fue su insistencia en una organización integral, en la que se olvidaran las diferencias nacionales y no se toleraran las envidias. «En la organización, funcionamiento y composición de mi Estado Mayor, actuamos como si todos sus miembros pertenecieran a una sola nación». Tuvo que superar muchas dificultades, pero se aferró a esta idea y logró ponerla en práctica.

Eisenhower designó como adjunto suyo al general de división Mark Clark, que había estado destinado en el Reino Unido como jefe del II Cuerpo de Ejército estadounidense. En un primer momento se había pensado que su adjunto



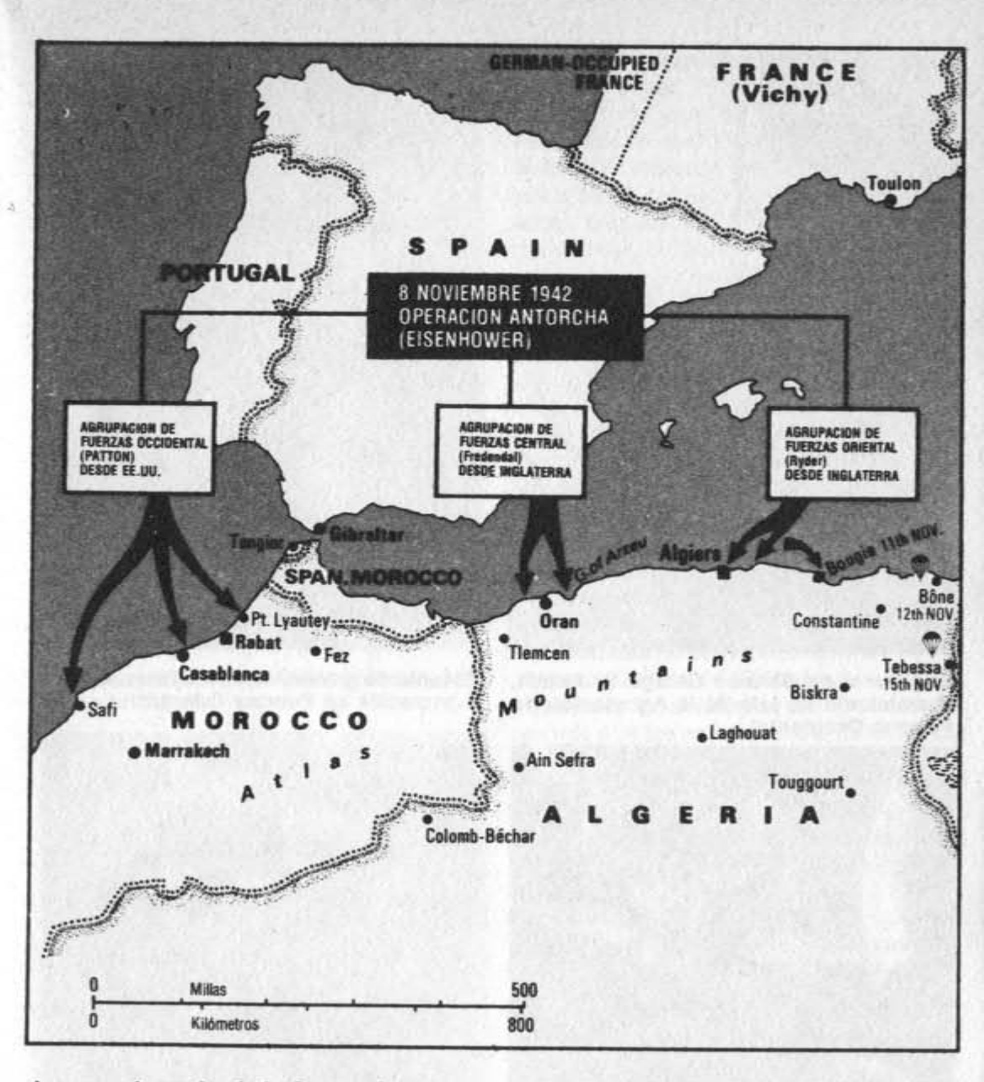
Rutas de los convoyes de la Operación Torch.

fuera inglés; pero el propio Eisenhower indicó que, si le sucedía, algo, convenía que quien le sustituyera fuera de su misma nacionalidad, para poder mantener «la apariencia de una operación exclusivamente americana». Como jefe de su Estado Mayor designó al general de brigada Walter Bedell Smith, de la secretaría del Estado Mayor Combinado de Washington.

Jefes adjuntos del Estado Mayor eran los generales de brigada Gruenther (EE.UU.) y Whiteley (Reino Unido); el jefe administrativo, el general de división Humphrey Gale, era británico.

La estructura y planificación del mando reflejaban grandemente las peculiares características de Torch; no se trataba tan sólo de un asalto tras una travesía de miles de millas, sino de una operación que se descomponía en tres parciales, distantes una de otra cientos de kilómetros y una de ellas en un mar distinto al de las otras dos. Cada asalto tenía que disponer del suficiente impulso para ser decisivo, necesitaba además unidades de todas las armas para asegurar el éxito decisivo una vez en tierra y debía llevarse a cabo con independencia de todo apoyo de los otros.

Para cumplir estos requisitos, las fuerzas comprometidas en cada desembarco tenían que estar formadas por unidades de todas las armas, (Agrupación de fuerzas de los tres Ejércitos) que se denominaron así: Occidental la de Casablanca, Central la de Orán y Oriental la de Argel. Para el mando de la acción de Casablanca se designó al general George S. Patton. Para la de Orán, al general Fredendall pues, aunque el objetivo se había asignado al II Cuerpo de Ejército estadounidense, estacionado ya en el Reino Unido, no podía designarse a Mark Clark por ser el comandante adjunto aliado. Para la de Argel, según el proyecto primero, se contaba con el Primer Ejército británico. Su jefe era el general Kenneth Anderson, sobre quien recayó el cargo tras una serie de súbitos cambios. Primero se había nombrado al general Alexander, pero al poco tiempo hubo que enviarle al Oriente Medio para que resolviera allí la situación planteada.



Lugares de asalto de la Operación Torch.

Luego se pensó en el general Montgomery, pero al día siguiente de su nombramiento falleció el general Gott, que había sido designado para el mando del Octavo Ejército, y tuvo que sustituirle urgentemente.

El mando de las fuerzas navales de ambas naciones lo ejerció Eisenhower a través de un «comandante naval aliado de la Fuerza Expedicionaria», el almirante británico sir Andrew Cunningham, quien respondía ante él de la seguridad de los desplazamientos marítimos de la expedición en una amplia zona del Atlántico oriental y el Mediterráneo occidental. Por el contrario, no pudo adoptarse esta misma solución para la aviación. Se designaron dos mandos independientes: el general de brigada Doolittle, al frente de la aviación americana, y el mariscal del Aire William Welsh, de la británica. En el Estado Mayor había asimismo dos asesores aéreos: el viceal-



El general de división George S. Patton, comandante en jefe de la Agrupación de Fuerzas Occidental.



El teniente general K.A.N. Anderson, de la Agrupación de Fuerzas Oriental.



El general de división L.R. Fredendall, comandante en jefe de la Agrupación de Fuerzas Central.



El comdante en jefe de las Fuerzas Aéreas americanas, general de brigada J.H. Doolittle.



El mariscal del Aire sir William Welsh, jefe aéreo británico.



El general de división Charles Ryder, jefe de las fuerzas de asalto de Argel.

mirante del Aire Sanders, y el general Howard Craig. Era una solución poco satisfactoria, que ignoraba las lecciones recibidas en el Oriente Medio, donde se habían acreditado las ventajas que reportaba la creación de una gran fuerza aérea con unidades británicas y americanas bajo un mando unificado.

Torch fue la primera Operación en que se pusieron fuerzas navales y aéreas americanas y británicas bajo el control de un único comandante supremo para el período del desembarco. Uno de los muchos problemas pendientes era el de fijar el momento preciso en que el mando debía pasar del comandante naval al comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas. Para facilitar el planeamiento de las operaciones en que debían intervenir distintas armas, los americanos crearon un comité naval-terrestre, con la misión de coordinar el trabajo en el seno de los departamentos del Ejército y la Marina aplicando las decisiones del comandante en jefe o de los comandantes de las Agrupaciones de fuerzas. Con sujección al plan principal establecido por el comandante en jefe, el planeamiento del desembarco en Casablanca se realizó en los Estados Unidos bajo la dirección del general Patton.

La planificación de las operaciones de Orán y Argel resultó algo más fácil: por lo menos los estados mayores planificadores se encontraban en el mismo país. El de Orán se organizó en Londres por un grupo del II Cuerpo de Ejército, siendo el general Clark su jefe nominal hasta que Fredendall se hizo cargo del mando oficialmente el 10 de octubre. En el caso de Argel, los preparativos fueron algo más complejos. En un principio el planeamiento lo asumió el Primer Ejército británico del general Anderson. Cuando a principios de septiembre se decidió que el desembarco de Argel debía parecer también americano, lo que obligaba a colocar todas las fuerzas bajo mando americano en el momento del asalto, se envió desde Irlanda del Norte

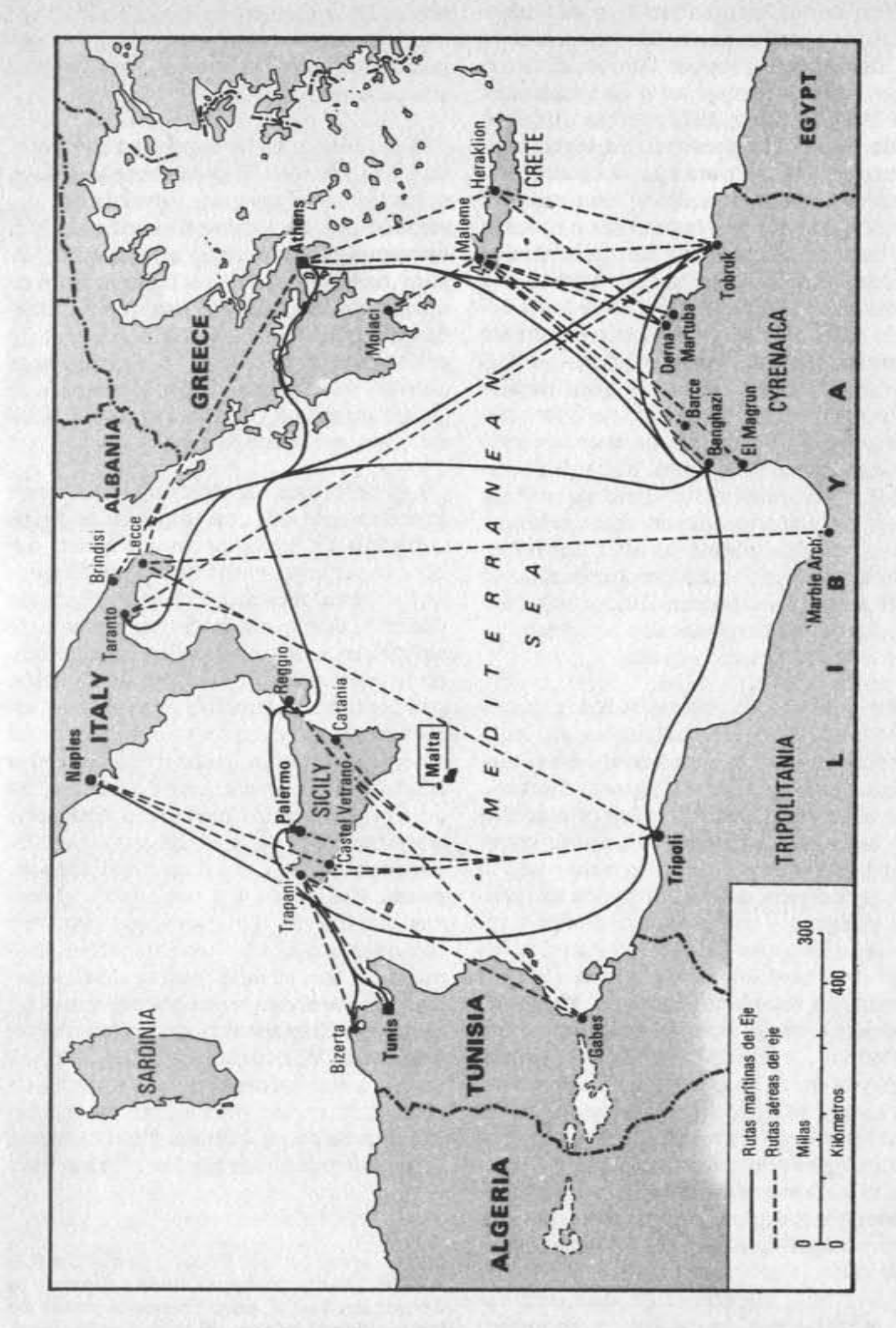
al general Ryder, que mandaba la 34 División de Infantería estadounidente, para que asumiera esa función. Los planes del Primer Ejército para el avance hacia Túnez tenían que coordinarse, pues, con los de Ryder. Se hacía preciso, en definitiva, el nombramiento de un comandante adjunto americano, cargo que recayó en el general de Ingenieros Porter. Ryder tenía que planificar los desembarcos, en los que unidades de su propia División y de la 39 estadounidense proporcionarían los efectivos de primera línea, siendo inglesas las fuerzas ulteriores, los transportes y los apoyos navales. Por su parte, el Estado Mayor del general Anderson tenía que planificar la toma del mando una vez que las tropas estuvieran en tierra, agrupándolas en unidades para las posteriores acciones terrestres. En el caso de Argel había una Agrupación Táctica Oriental (Primer Ejército) y una Agrupación de fuerzas Oriental (elementos de las dos divisiones estadounidenses).

Tres problemas fundamentales se presentaban en la evaluación de las fuerzas enemigas: los planes italo-alemanes en el Mediterráneo, la postura de España y la situación en el propio teatro de operaciones. Sólo en un lugar había contacto real con el enemigo: Egipto. Unicamente aquí se podía hacer una estimación bastante precisa de las fuerzas e intenciones del Eje.

Malta pesó grandemente en las preocupaciones tanto de los altos mandos alemán e italiano como británico. En la primavera de 1942, Hitler y Mussolini acordaron su invasión en junio desde Sicilia, utilizando cuatro divisiones aerotransportadas y otra embarcada. Pero como en julio cayó Tobruk, se pensó que Rommel podría continuar la conquista de Egipto y del Canal de Suez, y Hitler retrasó la toma de la isla hasta septiembre. Durante el verano, y mientras se trató de organizar las fuerzas para un ataque decisivo contra la posición británica de El Alamein, Malta demostró de nuevo su gran valor como base para entorpecer el refuerzo y los abastecimientos al Afrika Korps. Atacándola incesantemente con aviación y submarinos, el Eje trató de impedir la llegada de abastecimientos a la isla. Casi lo consiguió. En septiembre, Alan Brooke escribía: «Las provisiones actuales se acabarán a mediados de octubre. Los futuros abastecimientos dependerán del éxito de la ofensiva del Oriente Medio o de la empresa en el Norte de Africa. Si no se produce el éxito, sólo Dios sabe lo que duraremos en Malta». Pero la isla continuaba interceptando las comunicaciones del Eje, y Hitler ordenó a mediados de septiembre el ataque desde el aire como acción preliminar para acabar con Malta. El ataque se inició el 10 de octubre y duró diez largos días.

Mientras tanto, el intento de Rommel de romper las defensas en El Alamein en agosto había fracasado. Era evidente que los ingleses atacarían enseguida. Las cosas no iban tampoco bien en Stalingrado. Se imponía un tremendo esfuerzo para mantener y restablecer la fuerza del Eje en el Mediterráneo. En abril de 1942, los alemanes advirtieron a los italianos que si pasaba algo en Africa, Italia debía estar dispuesta a acudir a Francia y a Túnez. Se discutió asimismo la posibilidad de que los aliados desembarcaran en Francia, España o el Noroeste de Africa.

España fue un enigma durante toda la guerra. Para la Operación Torch, era vital contar con Gibraltar. Si España atacaba el Peñón, ya fuese antes de la Operación o en sus primeros momentos, todo terminaría en un desastre. ¿Haría algo Franco? Era posible, pero ¿resultaba probable? Las opiniones diferían a ambos lados del Atlántico; los criterios divergían entre las políticas y entre los estrategas militares y navales. En principio, Franco se inclinaba hacia el Eje. Pero Hitler no había logrado hacerle actuar. Ni siquiera en 1940, cuando cayó



La influencia de Malta en las rutas de abastecimiento del Eje.

Francia. En el otoño de ese año, cuando los alemanes estudiaban la posibilidad de enviar un Grupo de Ejército a través de España para ocupar Gibraltar, Argelia y Túnez y arrojar así a los británicos del Mediterráneo, Hitler en una prolongada entrevista personal, no logró convencer a Franco para que aceptara. España acababa de salir de una cruenta guerra civil, y sus relaciones con el resto del mundo, especialmente con Estados Unidos, eran vitales desde el punto de vista económico. Franco no estaba seguro de que los ingleses carecieran de recursos. Se negó, pues, a unirse al Eje. Con todo, de su actitud seguía dependiendo el éxito o fracaso de las operaciones aliadas, y por ello se mantuvieron fuerzas en reserva por si España atacaba. En cualquier caso, mientras que los jefes de Estado Mayor americanos y muy particularmente los almirantes manifestaban justificada preocupación por el peligro que suponían Gibraltar y Tánger, los británicos tendían en general a descartar el peligro español.

En el Norte de Africa, Murphy consiguió abundante información de los franceses, que pesó decisivamente en el momento de elaborar los planes. Durante dos años había utilizado los numerosos contactos de su personal para conocer tanto la evolución de la opinión pública como la forma de pensar de los dirigentes políticos y militares a diversos niveles. Poco a poco seleccionó, pues, a los que eran hostiles al Eje, y con algunos estableció relaciones secretas. El, personalmente, tenía buenas cualidades, era habilidoso y sagaz para las negociaciones, y le gustaba participar directamente, lo que le llevó más de una vez a formar parte en las maquinaciones que condujeron a la Operación Torch.

En los primeros días de septiembre marchó a Estados Unidos para informar al presidente y a los jefes de Estado Mayor. Desde allí pasó al Reino Unido, bajo la falsa identidad de «teniente coronel McGowan», y estuvo un día entero reunido en secreto con el general Eisenhower en su residencia próxima a Londres. Allí le facilitó un detenido informe sobre la cooperación civil y militar que podían esperar las fuerzas de invasión americanas.

El problema de la seguridad inquietaba a Eisenhower. El presidente había facultado a Murphy para advertir del desembarco a sus amigos de confianza con veinticuatro horas de anticipación, y para hacerles saber los lugares aproximados del mismo. Existía una contradicción indudable entre la necesidad de evitar filtraciones (con la consiguiente pérdida de la sorpresa) y el tiempo que necesitaban los partidarios de los aliados para entrar en acción.

Los informes de Murphy influyeron grandemente en una importante preocupación de los aliados: ¿A quién debían considerar como principal dirigente francés al desembarcar en el Norte de Africa? ¿Cómo encontrar un francés de suficiente categoría, no comprometido en la colaboración y con la graduación suficiente para arrastrar a las fuerzas armadas y a la administración y reducir así al mínimo la resistencia ante los aliados? No parecía haber ninguno. El general Juin había elaborado planes de resistencia para el caso de una invasión, por parte del Eje, de Túnez o el Este argelino. Era anti-Eje y pro-aliado, al menos pro-francés, lo que a sus ojos era como ser pro-aliado, pero no parecía dispuesto a tomar la iniciativa de desobedecer las órdenes recibidas del gobierno de Vichy. El general Nogués, general residente de Marruecos, había logrado engañar a las inspecciones alemanas de armisticio en los momentos que siguieron a la caída de Francia y había hecho lo posible por evitar que las fuerzas fran-

La cooperación que España podía prestar a Hitler preocupó a los aliados durante la Operación Torch, pero Franco a pesar de las presiones consiguió la neutralidad española.





El general Charles Mast, jefe proaliado de la División de Argel.

cesas volvieran a combatir. Pero dos años de espera, según Murphy, habían bajado su moral y podría incluso resistirse a un desembarco americano. Ni el teniente general Koeltz, jefe del Ejército en la región de Argelia, ni el general de división Barre, con el mismo rango en Túnez, actuarían sin Juin. Los almirantes Fenard, delegado del Gobierno en el Norte de Africa, y Estéva, general residente de Túnez, eran del corte de Darlan.

A un nivel inferior se encontraban los generales Charles Mast, jefe de la División de Argelia, y Emile Bethouart, de la de Casablanca; ambos eran decididos partidarios de los aliados y se mostraban dispuestos a colaborar, pero no eran representativos y su autoridad no sería reconocida por los demás. Estaban, no obstante, en estrecho contacto con el general Giraud, a quien los aliados eligieron como el hombre a quien convenía atraerse como figura aglutinante.

Giraud gozaba de gran prestigio en el Ejército. Había combatido y, caído prisionero, se había evadido en la Primera Guerra Mundial. Después de prestar servicios en Marruecos durante muchos años, los acontecimientos de 1940 le sorprendieron cuando era capitán general y jefe del Séptimo Ejército. En 1942 se había fugado hábilmente del Castillo de Keenigstein, en Sajonia. A finales de ese año vivía tranquilamente en la Francia no ocupada y reconocía de modo oficial la autoridad del mariscal Pétain, pero mantenía contactos con patriotas argelinos y oficiales desmovilizados de Francia. Sus esperanzas estaban en un desembarco americano en la zona no ocupada en la primavera de 1943.

Se autorizó a Murphy a regresar a Argel y a establecer el contacto entre Giraud y Eisenhower, conveniente por varias razones. La misión de Eisenhower era penetrar en el Norte del Africa francesa sustrayéndola del Eje y avanzar con la mayor rapidez posible para apoyar a las fuerzas británicas que se enfrentaban a los alemanes en el Este. Hubiera supuesto una pesada carga y una pérdida de tiempo y medios el tener que gobernar también el Norte de Africa, tarea impropia de un soldado. Para el futuro de Francia y de una eventual invasión de Europa, resultaba necesario atraerse a los franceses del Norte de Africa. Había que dejar bien sentado que, por razones políticas, no se trataba de que los pérfidos británicos se adueñaran de las colonias francesas, y todo debía denotar que los Estados Unidos no perseguían fines políticos. En el proyecto presidencial entregado a Murphy se especificaba que no habría variaciones en la administración civil de Marruecos, Argelia ni Túnez. Pero no podía confiarse en nadie de Vichy; el hacerlo hubiera sido políticamente inaceptable para muchos de los aliados. Hacía falta alguien: Giraud, con su clamor popular, su integridad, su deseo de enfrentarse a los alemanes y su autoridad militar, parecía el hombre idóneo.

Apenas regresó a Argel, Murphy mantuvo otro contacto secreto, esta vez con



El general Emile Bethouart, comandante en jefe de la División de Casablanca, que compartía las opiniones de Mast.

Darlan. El almirante, según el propio Murphy, se veía empujado a elegir entre una colaboración más estrecha con los alemanes o un alineamiento con los aliados que arrastraría con él a la Flota francesa. Para poder decidirse por los americanos necesitaban conocer con seguridad la entidad del apoyo americano que recibiría. (El general Juin recuerda en sus Memorias que Darlan dijo al almirante Leathy, embajador americano en Vichy: «Si ustedes contaran con cinco mil aviones y cinco mil carros de combate para darnos, quizá pudiéramos llegar a un acuerdo»).

Murphy recomendó a su gobierno que intentara conseguir la cooperación entre Darlan y Giraud. Pero el general Mast le expuso que Giraud preferiría actuar sólo y le aseguró que con su personalidad lograría aglutinar a los franceses del Norte de Africa, ganarse el apoyo de la Marina y que los americanos «entraran sin disparar prácticamente un solo tiro». Los planes siguieron adelante con Giraud y sin Darlan, pero el destino, sacando una baza de la manga, los unió en contra de su voluntad.

En consecuencia, desde principios de septiembre se pensó en el general Giraud como el hombre que debía conseguir el apoyo de los franceses en una emisión radiofónica el propio día-D.

Plan de operaciones

El éxito de la Operación Torch dependía de dos factores principales: de las fuerzas navales y de la capacidad de transporte disponible, y de Gibraltar; sobre todo, de Gibraltar.

Eisenhower escribe en *Cruzada en Europa:* «En noviembre de 1942 los aliados no disponían, excepción hecha del Peñón de Gibraltar, de un solo punto de tierra en toda la Europa occidental y en la zona mediterránea al Oeste de Malta El Gibraltar usurpado hizo posible la invasión del Africa».

El Peñón y su puerto cumplieron amplias funciones: lugar de reunión de las embarcaciones, astillero, base para el montaje de aviones, aerodromo (el único punto de apoyo aéreo desde tierra a la Operación) y sede del Cuartel General. Gibraltar, por tanto, con su gobernador y comandante en jefe, general de Infantería de Marina Mason MacFarlane, y los jefes naval y aéreo, quedó bajo el mando de Eisenhower. Igualmente, todos los servicios navales y aéreos fueron puestos a su disposición para la Operación Torch.

El Peñón y su puerto fueron también un rico filón para los agentes de información del Eje. El aeródromo estaba junto a la frontera española y separado de ella únicamente por una alambrada. Cualquiera que dispusiera de unos prismáticos podía observar todo lo que allí pasaba. No había enmascaramiento posible; todo quedaba al alcance del reconocimiento aéreo enemigo. Y había mucho que ver.

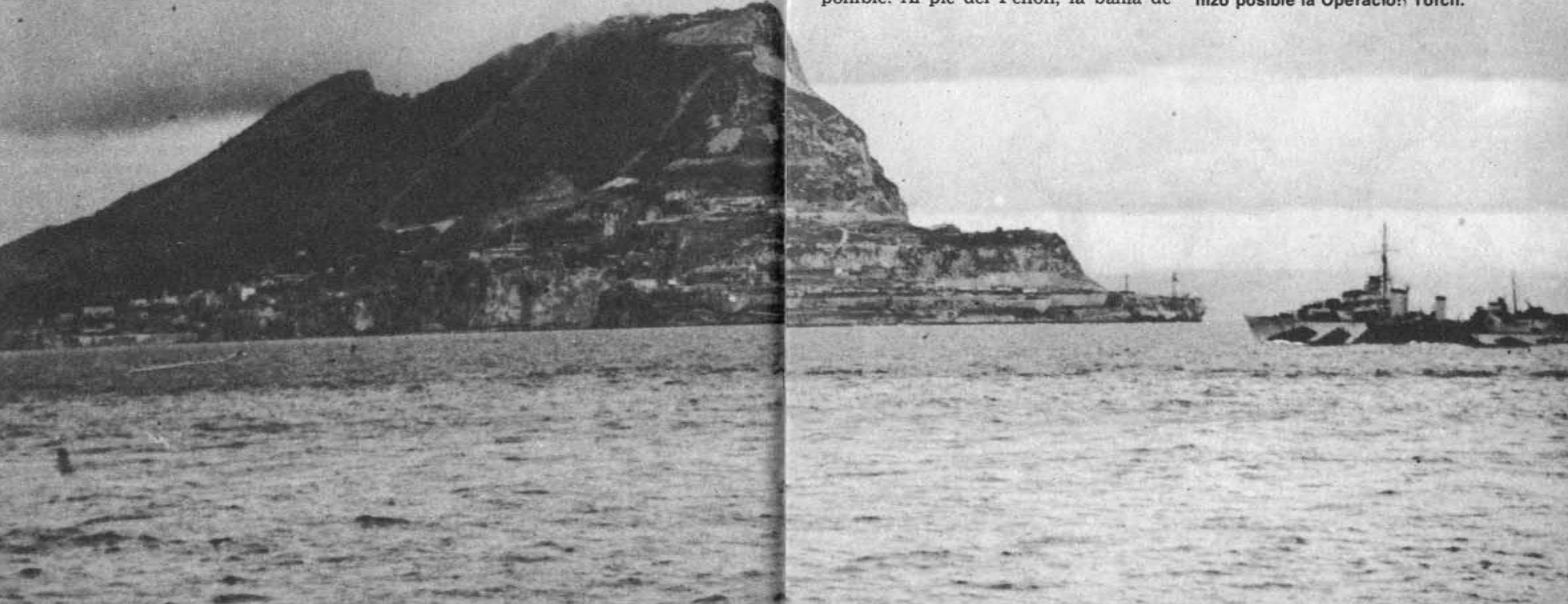
Ya desde principios de la guerra se habían levantado fuertes defensas junto a la frontera española. Además de minarse galerías para poder dominar el itsmo, se habían instalado en tierra firme plantas de destilación que aseguraran el abastecimiento de agua. Los materiales procedentes de la excavación de los túneles se utilizaron para construir sobre el hipodromo una ancha pista de aterrizaje de casi kilómetro y medio de longitud que se extendía hasta la bahía. Su anchura de casi 150 metros permitía disponer de una franja central de unos cincuenta metros como pista de aterrizaje y despegue y utilizar el resto para rodaje, pero en el caso de Torch sirvió para el fin vital de montar y aparcar las escuadrillas de aviones.

Varias semanas antes de Torch, todo el espacio estaba ya ocupado por los Spitfire o por bidones de gasolina. En las primeras horas del día-D, unos 350 aviones aguardaban, pegados uno al otro, en el espacio de aparcamiento disponible. Al pie del Peñón, la bahía de Algeciras se convirtió en fondeadero de embarcaciones pequeñas y otras auxiliares: petroleros, remolcadores y repostadoras que había que concentrar antes de que las fuerzas de asalto cruzaran al Mediterráneo. Había que disponer asimismo de combustible, agua y demás servicios para todos esos barcos y para algunos de los buques de transporte que cruzarían el Estrecho.

A pesar de esta intensa actividad, los aliados lograron ocultar sus intenciones al enemigo. Es sorprendente que no se produjera ningún intento serio de desarticular desde el aire tan prolijos preparativos.

Contando sólo las tres unidades de asalto, y no las que les seguirían, había que dejar en las playas a unos 65.000 hombres. Los navíos y embarcaciones desplegaron una intensa actividad. La

La posesión de Gibraltar por los ingleses hizo posible la Operación Torch.



Agrupación de fuerzas procedentes de los Estados Unidos estuvo dieciséis días en el mar. Los convoyes de asalto de Clyde estuvieron trece, y los de abastecimiento, diecisiete. Seis convoyes que transportaban suministros esenciales a Gibraltar partieron el 2 de octubre. Seis días antes de concluirse los planes definitivos de la Operación.

Lo que la historia oficial británica describe como un «inmenso y complejo movimiento marítimo» afectó a unos 370 buques mercantes y más de 300 de guerra. Para conseguir una concentración de tal magnitud, hubo que acudir a la «Home Fleet», reducir la escolta de los convoyes del Atlántico y suprimir los que iban a Rusia y los que partían del Reino Unido en dirección al Atlántico Sur. Todo el programa de transportes de los aliados en el mundo entero se vio afectado por los muchos transportes, buques nodrizas, cisternas, remolcadores y otros auxiliares que hubo que retirar del servicio normal. Los navíos de guerra tenían que prestar escolta y cobertura durante la aproximación de los convoyes, y cobertura y apoyo durante los desembarcos. En el Mediterráneo, una agrupación naval conocida como fuerza H, con tres acorazados, tres cruceros, tres portaaviones y diciesiete destructores debía proteger el flanco Norte y evitar toda intervención de las flotas francesa e italiana; una vez iniciados los desembarcos, estaría disponible para prestar apoyo adicional al asalto.

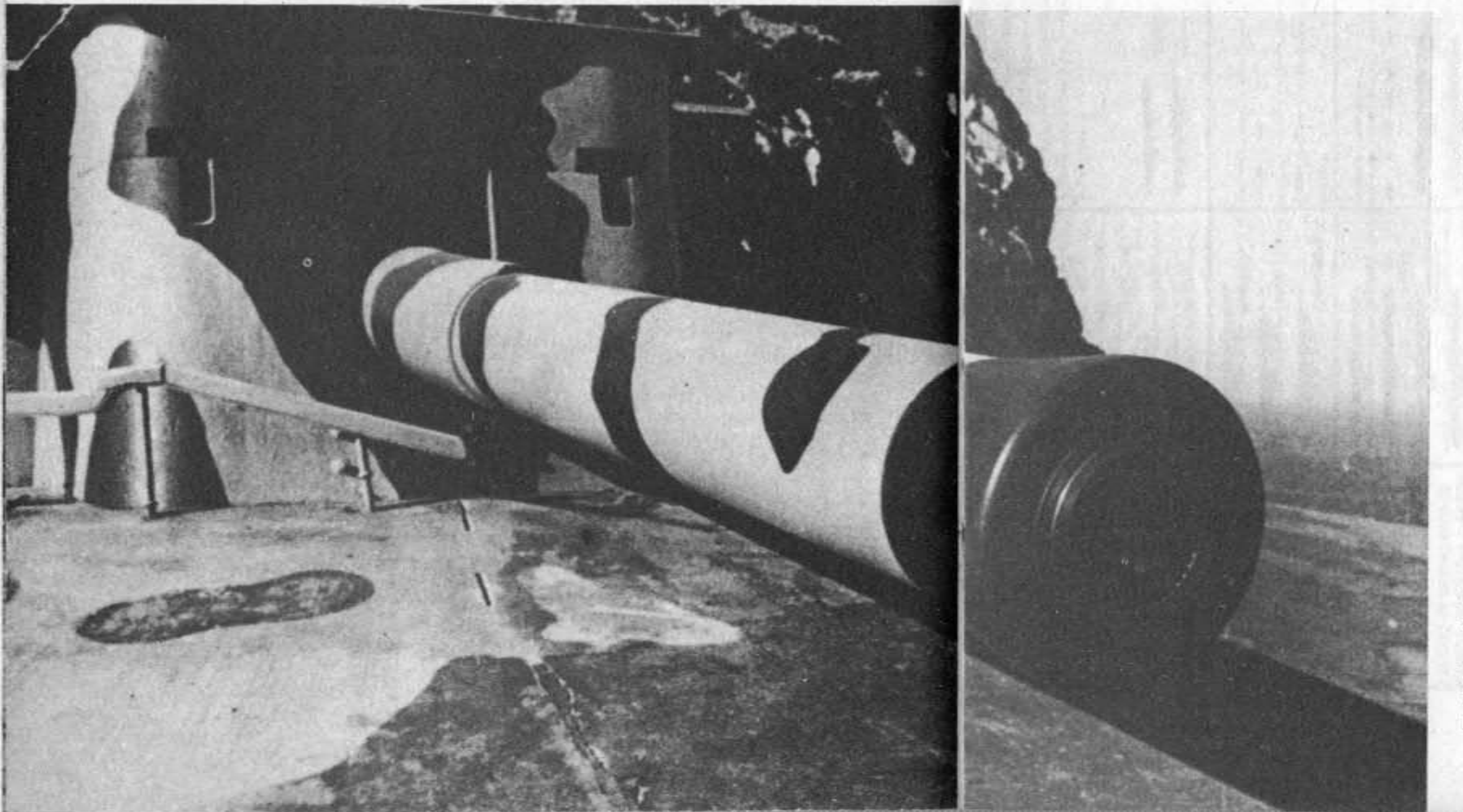
En total, los desembarcos suponían la participación directa de 294 buques de guerra, de transporte y de abastecimiento; la Fuerza H elevaba la cifra para el día-D a 327. En el Atlántico, al Sur de las Azores y para prestar cobertura lejana a los desembarcos americanos actuaría una agrupación naval británica compuesta por dos cruceros y tres detructores (Fuerza G).

La organización del apoyo aéreo inmediato presentaba grandes dificultades. Gibraltar se encontraba demasiado alejado para que los aviones con base en el Peñón pudieran atender a la cobertura directa del asalto, por lo que se les destinó a otras misiones: reconocimiento y fotografía, detección submarina, acción contra los barcos de superficie, y protección de convoyes durante su aproximación y paso al Mediterráneo, y en su aproximación a las costas marroquíes. Para estas tres últimas misiones se emplearían también aviones americanos con base en Freetown. La última importante contribución de Gibraltar sería el traslado de los cazas a los aeródromos capturados de Marruecos y Argelia, para apoyar mejor a las tropas desde bases en tierra. En los tres primeros días de operaciones despegarían del Peñón 170 cazas, con destino a Casabalanca, 160 a Orán y 90 a Argel. El número total de aviones que debían aterrizar en suelo africano al cabo de siete semanas era de 1.244 para el Mando Aéreo Occidental (Marruecos) y 454 para el Oriental.

En cuanto a los asaltos, en sí, toda la cobertura correría a cargo de la aviación en portaviones. En la zona occidental (Casablanca) operarían un portaviones de escuadra y cuatro de escolta. En la central (Orán), dos de escolta con 27 aviones en total y el portaviones de escuadra *Furious*, destacado de la Fuerza H, con 32 cazas. En el Este de Argel, un portaviones de escuadra y otro de escolta, con un total de 27 cazas. Además se contaría con el apoyo de otros dos portaviones de la Fuerza H que facilitarían un total de 77 aviones. Por tanto, y hasta que se dispusiera de aeródromos en tierra, el número total de cazas disponibles para todas las operaciones del Mediterráneo sería de 157, a los que se asignaba la misión de proteger a la flota y prestar cobertura a las tropas durante el desembarco.

Para el transporte de las unidades de asalto y de los casi 9.000 vehículos que tenían que llevar consigo, la fuerza de Casablanca disponía de 22 buques de desembarco americanos y ocho mercantes. La de Orán disponía de quince barcazas de desembarco de infantería, tres de desembarco de carros y 29 buques de transporte de diversos tipos. La de Argel disponía de once barcazas de desembarco de infantería, cuatro buques de desembarco (americanos) y 18 mercantes de diversos tipos.

La disposición de la carga en los barcos era un tema arduo. Dependía, en realidad, de la resitencia que se encon-



Emplazamiento de cañón pesado en el Peñón con el fin de evitar la ocupación española o del Eje.

Operación «Torch» - Fuerzas Navales

	Agrupación Naval Occidental para Marruecos (contraalmirante Hewitt, USN).	**Agrupación de Fuerzas Naval Central** para Orán (Comodoro Troubridge).	**Agrupación de Fuerzas Naval Oriental** para Argel (vicealmirante Burrough).	**Fuerzas H y Fuerzas de Aprovisionamiento de Combustible** (vicealmirante Syfret).
NAVIOS DE MANDO.		Jefe adjunto.	Buque insignia.	
PORTAVIONES 5	Ranger		Argus	Victorious Formidable Furious
PORTAVIONES DE ESCOLTA. 7	Santee Sangamon Chenango Suwanee	Biter Dasher	Avenger	
ACORAZADOS Y CRUCEROS DE COMBATE. 6	Massachusetts Texas New York			Duke of York Renown Rodney
CRUCEROS 15	Augusta Wichita Tuscaloosa Philadelphia Savannah Brooklyn Cleveland	Aurora Jamaica	Sheffield (Flag, Force O) Scylla Charybdis	Bermuda Argonaut Sirius
DESTRUCTORES 81			(incl 1 polaco)	(incl 1 holandés)
SUBMARINOS 9				
CORBETAS 11				
CAÑONEROS 5				
DRAGAMINAS 26	(incl 3 minadores)			
LANCHAS DE DESEMBARCO DE CARROS INFANTERIA Y BARCOS DE DESEMBARCO 56	(23 barcos de desembarco)	(15 buques de desembarco inicial y 3 de carros)	(11 buques de desembarco inicial y 4 barcos de desembarco)	
TRANSPORTES MECANICOS OTROS BARCOS Y BARCOS GRUA 55		(incl 1 barco-grúa)	(incl 2 barcos-grúa)	
REMOLCADORES 20				
PETROLEROS 7				
LANCHAS MOTORAS 18				
OTROS BARCOS 9	1 auxiliar de hidroaviones	2 guardacostas, 2 antiaéreos	1 monitor, 3 antiaéreos	



El HMS Furious, **destinado a la Fuerza H y luego transferido para apoyar a la Agrupación de Fuerzas Naval Central.**

trara al desembarcar. ¿Sería enérgica, sólo simbólica, o quizá nula? Las armas, abastecimientos y material había que estibarlos de distinta forma según los casos. No sería posible introducir cambios una vez que los barcos estuvieran en el mar. Se decidió suponer lo peor y estibar para el caso de un desembarco con fuerte resistencia.

La amplia dispersión de los objetivos, que era una de las principales características de la Operación Torch, se reflejaba de nuevo en los planes de asalto, especialmente en el de la toma de Casablanca. El general Patton y el almirante Hewitt, comandante de la Agrupación Naval Occidental, tenían como misión desembarcar unos 33.000 hombres con su equipo, del que formaban parte carros medios, tras una travesía de casi tres semanas, en una costa que, en el mejor de los casos, les daba una probabilidad de que una de cada cinco embarcaciones tocara tierra. Era necesario tomar intactos, lo antes posible, tanto el puerto como el aeródromo próximo. Por razones políticas y militares, debía desembarcarse con abundantes efectivos para poder vencer la resistencia y crear la base psicológica para la negociación.

Debido a sus fuertes defensas marítimas, Casablanca no admitía un ataque directo: había que tomarla por retaguardia por fuerzas desembarcadas en la costa. ¡Y qué costa! Aparte la temible barrera de oleaje que suele protegerla en noviembre, la costa en sí es peligrosa y dispone de pocas playas adecuadas. Además, para desembarcar los carros se necesitaba un puerto. Los puertos buenos en esta costa son artificiales y están protegidos por rompeolas. Los situados cerca de la ciudad no tenían profundidad suficiente o eran pequeños para este fin. Agadir y Mogador están a más de 300 kilómetros, Safi, 200 kilómetros al Suroeste; Rabat, 80 kilómetros al Noroeste; Port-Lyautey, 120 kilómetros al Noroeste. Y no había más. Rabat, aunque con un aeródromo cercano, había que excluirlo. Al ser capital de Marruecos, era la residencia del sultán y el riesgo de deteriorar las relaciones con la población musulmana era demasiado grande. Port-Lyautey disponía de aeródromo con pistas hormigonadas y playas próximas adecuadas. A treinta y cinco kilómetros por tierra de Casablanca se encontraba el pequeño puerto pesquero de Fedala, que disponía de depósitos de combustible; no podía utilizarse para el desembarco de carros, pero en su bahía había una de las pocas playas buenas de una costa que en su mayor parte estaba formada por escarpaduras y bajíos.

Con arreglo a todo ello se eligieron tres objetivos para los desembarcos simultáneos: Safi, a 200 kilómetros, para las fuerzas acorazadas; Fedala, a sólo 35, para el asalto principal de infantería; y Port-Lyautey, a 130, con el fin de asegurarse un aeródromo al anochecer del día-D. Los dos flancos del asalto distarían más de 300 kilómetros.

Las fuerzas asignadas a la Agrupación de Fuerzas Occidentales eran la 3ª y 9ª divisiones de Infantería (menos el 39 Grupo de Combate, incorporado a la Agrupación Oriental), la 2ª División Acorazada, los batallones de Carros 70 y 756, los batallones contracarro 603, 609 y 702, la 71 y 72 compañías de Transmisiones y el 36 Regimiento Mixto de Ingenieros.

Esta gran dispersión no había de repetirse en Orán; con todo, los dos flancos del asalto distaban 80 kilómetros en línea recta. Orán se encuentra al fondo de una bahía de 35 kilómetros de anchura, en otra bahía de doce kilómetros formada por escarpaduras que se elevan hacia altas y abruptas colinas que dominan y protegen el puerto. Las colinas dominan el paisaje y la costa hasta 50 kilómetros al Oeste del puerto y otros treinta hacia el Este, y caen en forma abrupta sobre playas que apenas permiten el desembarco y menos la penetración con vehículos y artillería.

Sólo en una zona, tras el promontorio occidental de la bahía mayor, existe un llano con playas abiertas. El llano en sí está aislado de Orán por la elevada línea de colinas que discurre hasta casi los límites de la ciudad. Esta se halla protegida también por defensas naturales desde el interior. Al Sur de las colinas costeras, entre diez y quince kilómetros al interior, la llanura presenta una serie de lagos salados (sebkras); el mayor de ellos, el Sebkra de Orán, que discurre hacia el Oeste desde el Sur del



El almirante Hewitt, comandante en jefe de la Agrupación Táctica de Fuerzas Occidental.

puerto, mide unos cuarenta kilómetros de largo por unos diez de ancho, cubriendo virtualmente toda la parte llana de la zona. En verano se contrae, permitiendo el paso desde la costa, pero en la estación de las lluvias se hace más ancho y cenagoso. Por la parte Norte discurren una carretera empedrada y un ferrocarril. La mayor parte de sus treinta kilómetros de longitud están encajonados entre el borde del lago y las laderas meridionales de las colinas, en una zona que se ensancha o estrecha según el tiempo o el estado del mar.

También en Orán era necesario disponer de un puerto para el desembarco de los carros medios. Se disponía de tres petroleros adaptados para el desembarco de vehículos desde su proa (en este sentido, eran los predecesores de las barcazas de desembarco de carros), pero en ellos no cabían los carros medios, demasiado grandes para sus escotillas. Había la posibilidad de emplear el puertecillo de Arzew, bahía situada a unos cuarenta kilómetros por carretera al Este de Orán.

Con independencia de la protección geográfica, toda la bahía interior de



El contraalmirante Burrough, el general Evelegh, el comodoro del Aire Lawson y el general Ryder, al iniciarse la Operación Torch.

Orán estaba guardada por fortificaciones de artillería de costa. Quedaba descartado, por tanto, todo intento de desembarco en la misma bahía. Al igual que en Casablanca, había que tomar tierra en los flancos y luego atacar por retaguardia. Nuevamente se decidió efectuar tres desembarcos. A la derecha, a cuarenta kilómetros al Oeste, en Mersa Bou Zedjar, se encontraba la primera playa idónea con espacio suficiente para el despliegue de las tropas y con salida al interior. Desde ella discurría una carretera principal a orillas del Sebkra. La playa permitía la descarga de vehículos ligeros.

En el centro, los desembarcos tenían que realizarse en el extremo occidental de la llanura que se extiende al Oeste de la capital, fuera de la bahía, junto al poblado de Les Andalouses, que le da nombre. Desde este punto, una carretera conduce al interior y otra hacia el Este para alcanzar la costa a quince kilómetros de la ciudad. Desde aquí resultaría posible alcanzar por la retaguardia las tres batería que protegían el puerto.

A la izquierda, en el golfo de Arzew, y haciendo una curva desde el puerto, la llanura desciende hacia la costa bordeada por una carretera. Los accesos parecían buenos; una carretera principal conduce directamente a Orán. En las alturas que dominan Arzew había dos baterías de costa. Para el desembarco en este lugar se organizó el mayor y más fuerte grupo de asalto. Los petroleros verterían su carga directamente sobre las playas próximas al puerto, con el apoyo de carros y vehículos acorazados. Además, dos grupos de rangers desembarcarían a cada lado del promontorio para apoderarse de las baterías. Los objetivos fundamentales eran ocupar el puerto de Arzew y establecer una cabeza de puente que lo protegiera para que, en breve plazo entraran en acción los carros medios, y luego cerrar sobre Orán desde el Este y el Sudeste.

Próximo a La Senia, a unos ocho kilómetros al Sur de Orán, al Norte del extremo oriental de Sebkra, había un aeródromo militar. En el extremo Occidental, junto al poblado de Lourmel, había otro. Un último aeródromo estaba situado al Sudeste del Sebkra, próximo a Tafaroui. Los tres constituían los objetivos más urgentes de las fuerzas de asalto.

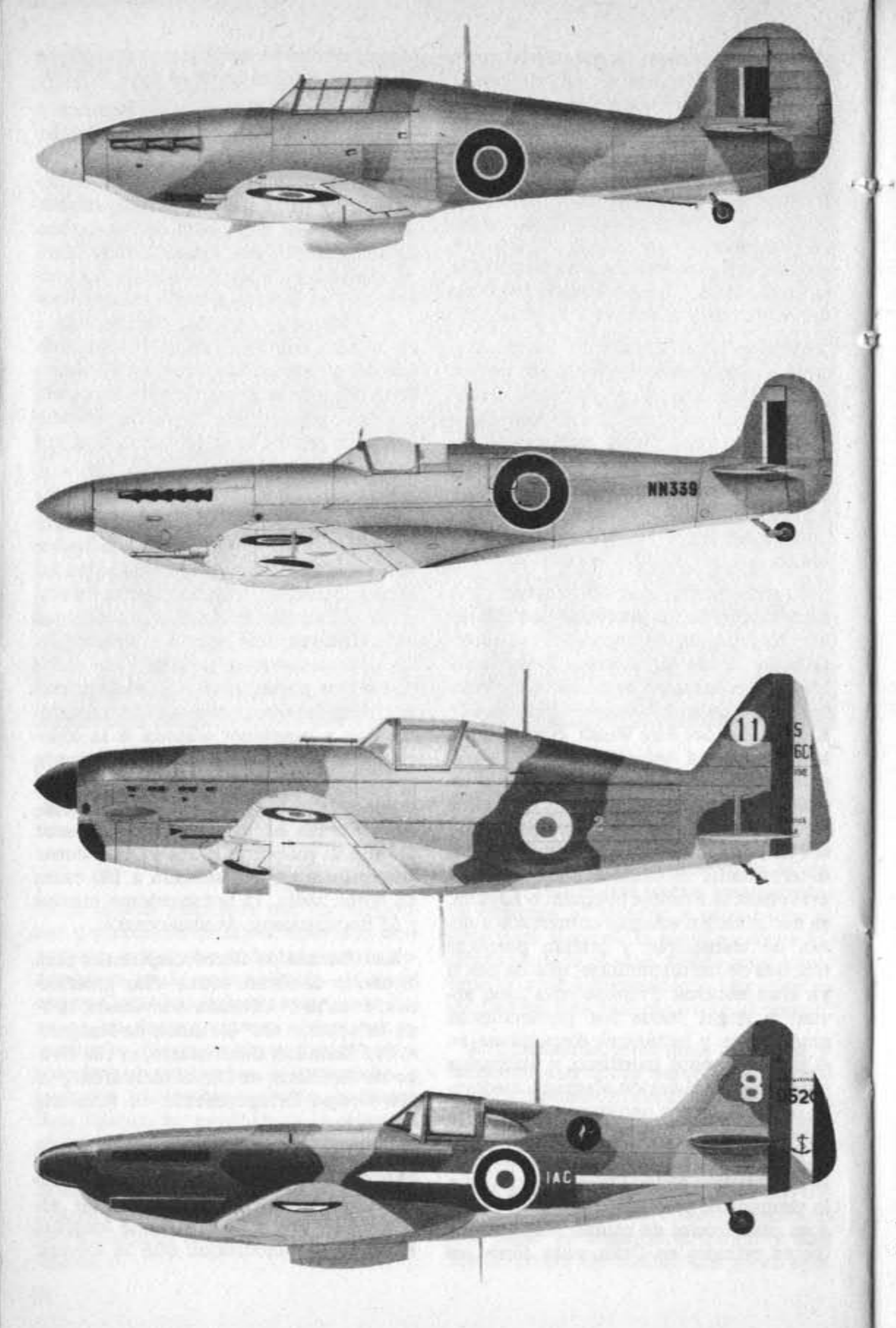
Cuando estaba muy adelantada ya la elaboración de los planes se decidió llevar un batallón de paracaidistas directamente desde Inglaterra y lanzarlo sobre los aeródromos de La Senia y Tafaroui poco antes del amanecer del día-D. El mariscal del Aire Welsh, comandante británico de la Aviación para la Operación Torch, se opuso tenazmente a dicha idea: las tropas tendrían que volar 3.000 kilómetros en la oscuridad y alcanzar un pequeño objetivo en un momento determinado; el camino más corto sobrevolaba la Francia ocupada o España; se necesitarían además numerosos aviones de transporte, y podían perderse muchos de los disponibles, que de por sí ya eran escasos. Propuso más bien enviar a Argel todos los paracaidistas americanos y británicos disponibles en el primer convoy marítimo, y utilizarlos para detener la acción alemana mediante la toma de los aeródromos de Bône, Túnez y Bizerta. El general Anderson y el almirante Burrough (comandante de la Agrupación Naval Oriental) apoyaron la propuesta, pero Eisenhower se aferró a su plan inicial de utilizar los paracaidistas primero en Orán, para tener así la posibilidad de lanzarlos en seguido en un rápido avance hacia el Este.

Se efectuó asimismo una segunda y muy discutida modificación del plan, incorporándose al mismo un temerario asalto naval sobre el puerto, en un intento de evitar cualquier posible sabotaje o incluso el barrenado de los barcos. El contraalmirante Bennett, de la Marina americana, encargado de la instrucción de las fuerzas americanas en Rosneath, Escocia, se opuso firmemente a dicha idea como jefe de la Fuerza Anfibia de la Flota Atlántica en el Reino Unido. Luego se le encomendó la organización de una base naval americana avanzada en la zona de Orán, una vez iniciada la invasión.

El plan para la consecución de la superioridad aérea abarcaba cuatro misiones: un ataque aéreo sobre dos de los aeródromos; una acción rápida sobre los aeródromos y la pista de Lourmel a cargo de columnas acorazadas procedentes de las playas; una acción constante de los bombarderos en picado y los cazas de los tres portaviones, desde las primeras luces del día, para dominar los aeródromos y mantener alejada a la aviación enemiga; por último, y tan pronto como se dispusiera de alguna pista, el traslado, desde Gibraltar, de la Duodécima Fuerza Aérea americana. A partir del día D más 2, el número de aviones aumentaría en una semana a 160 cazas de corto radio, 13 bombarderos medios y 13 bombarderos de observación.

Las fuerzas de tierra dispuestas para el asalto de Orán, todas ellas americanas, eran la 1ª División Acorazada, la 1ª de Infantería, el 1º Batallón de Rangers, el 701 Batallón Contracarro, el 105 Grupo de Artillería de Costa (Antiárea) y el 106 Grupo Independiente de Artillería de Costa.

Argel se encuentra en la porción occidental de una bahía en forma de concha de unos dieciséis kilómetros de anchura máxima y unos doce de longitud entre los promontorios que la cierran.



El Hawker Sea Hurricane II británico, caza monoplaza para portaviones. Motor: **1 Rolls-Royce Merlin XX, 12 cilindros en V de refrigeración por líquido, 1.460 HP.** Armamento: **4 cañones Hispano de 20 mm.** Velocidad: **550 km/h a 6.700 m de altitud.** Velocidad ascensional: **9 minutos 30 segundos a 6.000 metros.** Techo: **12.000 m.** Autonomía: **1.600 km con depósitos auxiliares.** Peso en vacío: **3.000 kg.** Peso en servicio: **4.100 kg.** Envergadura: **12,20 m.** Longitud: **10 m.**

El Supermarine Seafire III británico, caza monoplaza para portaviones. Motor: **1 Rolls-Royce Merlin 55M, 12 cilindros en V de refrigeración por líquido, 1.470 HP.** Armamento: **2 cañones Hispano de 20 mm con 120 disparos por pieza y 4 ametralladoras Browning de 7,7 mm con 350 disparos por arma, más 2 bombas de 125 kg o una de 250 kg.** Velocidad: **570 km/h a 3.700 m.** Velocidad ascensional: **8 minutos 6 segundos a 6.000 m.** Techo: **12.000 m.** Autonomía: **1.200 km con depósitos auxiliares.** Peso en vacío: **2.600 kg.** Peso en servicio: **3.500 kg.** Envergadura: **11,00 m.** Longitud: **9,14 m.**

El Morane-Saulnier 406 francés, caza monoplaza. Motor: **1 Hispano-Suiza 12Y-31, 12 cilindros en V de refrigeración por líquido, 860 HP.** Armamento: **1 cañón Hispano-Suiza 404 de 20 mm con 60 disparos y 2 ametralladoras MAC 1934 de 7,5 mm con 300 disparos por arma.** Velocidad: **490 km/h a 5.000 m.** Velocidad ascensional: **6 minutos a 5.000 m.** Techo: **9.400 m.** Autonomía: **800 km.** Peso en vacío: **2.000 kg.;** Peso en servicio: **2.800 kg.** Envergadura: **10,6 m.** Longitud: **8,20 m.**

El Dewoitine 520 francés, caza monoplaza. Motor: **1 Hispano-Suiza 12Y-45 de 12 cilindros en V, refrigeración por líquido, 910 HP.** Armamento: **1 cañón Hispano-Suiza 404 de 20 mm con 60 disparos y 4 ametralladoras MAC M39 de 7,5 mm con 500 disparos por arma.** Velocidad: **530 km/h a 5.800 m.** Velocidad ascensional: **4 min. a 4.000 m.** Techo: **11.000 m.** Autonomía: **1.000 km.** Peso en vacío: **2.300 kg.;** Peso en servicio: **3.000 kg.** Envergadura: **10 m.** Longitud: **8,70 m.**

Los barrios occidentales de la ciudad ascienden sobre las faldas de inclinadas colinas que dominan los lados Oeste y Sudoeste de la bahía y se adentran en el mar en la punta Pescade y el cabo Caxine. Hacia el Este se extiende, en barrios residenciales e industriales, hasta la Maison Carrée, en el centro de la bahía. Desde aquí y hasta el promontorio oriental, el cabo Matifou, la costa y el espacio hacia el interior son relativamente llanos. Pero todo el conjunto de la bahía estaba dominado por baterías de costa emplazadas en las alturas y cabos.

Había pues, que desembarcar también en el Este y Oeste de la bahía y aproximarse luego desde los flancos y la retaguardia. Al Oeste del cabo Caxine se extiende una cala cerrada por el cabo Sidi Ferruch, en la que los franceses habían desembarcado una fuerza expedicionaria para la conquista de Argel en 1830. Para evitar que se repitiera el hecho, se había erigido un fuerte y se habían instalado en el cabo unas baterías costeras. Más adelante, en dirección Sudoeste, donde las colinas descienden hacia la llanura, hay algunas playas bordeadas por carreteras que ofrecen la posibilidad de penetrar hacia el interior del país.

Se imponía, pues, igualmente el sistema del triple desembarco: uno en las playas del Sudoeste, a unos veinte kilómetros de Argel; otro en la bahía de Sidi Ferruch, doce kilómetros al Oeste; y un tercero en las playas situadas al Este del cabo Matifou, a veinte kilómetros del puerto. La distancia entre ambos flancos no sería mayor de cuarenta kilómetros. Los aeródromos de Blida, unos veinte kilómetros al Sur del lugar del asalto occidental, y de la Maison Blanche, unos ocho kilómetros al Sudoeste de la Maison Carrée, debían ocuparse lo antes posible.

Las fuerzas disponibles para el desembarco y para las acciones subsiguientes eran fundamentalmente británicas. Pero siendo Argel el centro neurálgico político del Africa Septentrional Francesa, se había preciso, también ahora, aparentar durante el mayor tiempo posible que se trataba de una operación exclusivamente americana. Cada desembarco exigía emplear efectivos no inferiores a los de una agrupacióon mixta de combate. Con las unidades americanas sólo podría disponer de dos de esas agrupaciones, por lo que la tercera tenía que ser británica. En todo caso, las fuerzas americanas debían hacer acto de presencia en los puntos más visibles, mientras las británicas permanecían en un segundo plano. Los desembarcos en la bahía de Sidi Ferruch y al Este del cabo Matifou correrían a cargo de las agrupaciones americanas; con ellas irían comandos británicos para apoyar la toma de las defensas costeras. Dichas agrupaciones se dirigirían luego hacia Argel, convergiendo desde el Sudeste y el Este. El desembarco occidental se encomendaba a la agrupación británica, constituida por una brigada, que, protegiendo el flanco ocuparía el aeródromo de Blida pero no intervendría en la toma de la capital. Una segunda brigada británica se mantendría como reserva embarcada, bien para apoyar el ataque central, si era preciso, bien para reforzar la acción sobre el aeródromo de Blida.

En Argel era donde los planes de operaciones militares acusaban más la influencia directa de los aspectos políticos. Se confiaba en que la resistencia sería nula o muy escasa (la flota francesa disponía de pocos navíos en este puerto y su influencia local parecía menor que en Orán o Casablanca) y se esperaba completar una rápida ocupación con el apoyo de simpatizantes militares y civiles; estaba previsto el desembarco de Giraud quien, proclamado nuevo líder, aglutinaria la buena acogida del Primer Ejército británico, con lo que sería posible avanzar hacia Túnez. Pero los planes de asalto tenían que considerar también la posibilidad de una resistencia. En tal supuesto, se reservaba para el avance hasta Bône un plazo de tres



Seafires en la cubierta de despegue; a proa, la Fuerza H.

semanas. Si los franceses se mantenían pasivos o cooperaban, el Primer Ejército podría progresar rápidamente a lo largo de la costa lanzando paracaidistas en Bône, Bizerta y Túnez a partir del día más 3.

Los desembarcos en las playas se sucederían hasta la captura o rendición del puerto de Argel; en un período de veinticuatro horas se produciría una u otra de estas eventualidades. Las fuerzas irían equipadas a «escala de asalto»: desembarcarían, pues, con todo lo preciso para combatir hasta alejarse unos dieciséis kilómetros de las cabezas de playa. Entonces llegarían los equipos y abastecimientos a «escala ligera», en cantidad suficiente para continuar la progresión hasta alejarse unos cincuenta kilómetros en un período de tres semanas. De esta forma, el plan de operaciones adoptado se basaba en el empleo de una fuerza organizada, equipada y embarcada para el asalto, la toma de los puertos y aeródromos principales y el establecimiento de bases firmes en caso de resistencia francesa.

La cobertura aérea prevista para la operación sobre Argel era escasa. Los dos portaviones de la agrupación naval de apoyo disponían en total de 12 Seafi-



Ejercicios de desembarco en Escocia. Resultaron insuficientes desde el punto de vista aliado a causa de las pocas lanchas de desembarco disponibles.

re y 12 Sea Hurricane. Suponiendo que se tomaran los aeródromos en el primer día y que pudieran aterrizar los Spitfire de Gibraltar, el 12 de noviembre no se podría disponer aún sino de cinco escuadrillas de caza, una de bombarderos ligeros, una de cooperación aeroterrestre y algunos aviones de reconocimiento para el apoyo de los 10.000 soldados americanos y 45.000 británicos que intentarían penetrar hacia Túnez, a unos 900 kilómetros de distancia. El jefe del Primer Ejército no se encontraba ciertamente satisfecho del plan aéreo de la operación.

Las fuerzas de tierra destinadas al asalto eran la 34 División de Infantería estadounidense, la 39 Agrupación Mixta de Combate de la 9ª División de Infantería, una Brigada de la 78 División británica reforzada con un escuadrón del Regimiento de Reconocimiento divisionario, y los comandos 1 y 6.

Al igual que en el caso de Orán, se incluía en el plan un asalto naval directo al puerto. Dos destructores británicos tratarían de dejar en los muelles unos 650 oficiales y soldados de la 34 División de Infantería estadounidense para evitar los hundimientos y sabotajes.

Atrevidos en su concepción y complejos en los detalles, los planes imponían dificultades y exigencias a los estados mayores. Estos aceptaron el reto y los planes resultantes, aun con la amplia gama de contingencias que tenían que prever, estuvieron listos en su momento. Uno de los grandes problemas que les preocuparon, tanto a ellos como a los mandos, fue el de la instrucción de las tropas para el desembarco. Se disponía de muy poco tiempo y casi todo el material llegó en gran escala poco antes de tener que desembarcarlo. Algunas unidades pudieron comenzar la instrucción en julio, pero otras tuvieron que hacerlo mucho después, cuando los planes ya estaban concluidos. El plan definitivo no estuvo acabado hasta el 20 de septiembre, cinco semanas antes de la partida de los primeros convoyes; la decisión de utilizar tropas aerotransportadas y de realizar los dos asaltos navales se tomó a principios de octubre.

Las unidades de la Agrupación de Fuerzas Occidental se entrenaron en los Estados Unidos. La instrucción anfibia se limitó a unas maniobras realizadas, en la bahía de Chesapeake, con los mismos barcos de transporte, ya en parte cargados, que llevarían el material a Marruecos. También la instrucción en materia de cooperación aeroterrestre era insuficiente, porque la Aviación tropezaba con graves dificultades y no podía disponer ni de aviones ni de hombres para tal fin. En cualquier caso, se mostraba además más interesada en el bombardeo estratégico que en las operaciones de apoyo a las fuerzas de tierra.

Por lo que respecta a las unidades, británicas y americanas, que participarían en los desembarcos en el Mediterráneo, la instrucción tuvo lugar en el Reino Unido, principalmente en el Oeste de Escocia. El precipitado programa preparado a tal efecto se vio dificultado además por otro hecho: las barcazas de desembarco disponibles tenían que ser revisadas y mantenidas en condiciones de operar después, y hubo que montar además las que llegaban de los Estados Unidos, casi hasta el último momento. La 39 Agrupación Mixta de Combate embarcó en los Estados Unidos cuando aún no había completado la instrucción. Sus barcos de transporte, que eran del tipo «de desembarco», llevaban abastecimientos para sesenta días y diez módulos de munición para cada arma. Pero hubo que descargarlos para impermeabilizarlos y luego estibarlos de nuevo con arreglo al orden táctico aprobado. Llegaron sólo quince días antes de tener que partir de nuevo para el combate.

Para una de las Agrupaciones de la 34 División de Infantería y parte de la 1ª División, la instrucción en playa pudo comenzar en agosto; para la segunda Agrupación de la 34 División, en la segunda mitad de septiembre. Una Agrupación de la 1ª División recibió la instrucción en bote a finales de septiembre y principios de octubre, pero no pudo utilizar las lanchas previstas al no disponerse aún de éstas. La Agrupación de Combate B de la 1ª División Acorazada se entrenó en Irlanda del Norte.

El Primer Ejército inició su instrucción como unidad en Escocia al comenzar el verano, y en agosto estaba en condiciones de realizar unas maniobras de desembarco en gran escala y con resistencia. Como ejercicio resultó útil e interesante; demostrando que hacía falta bastante más instrucción.

El panorama se presentaba confuso. Las dificultades fueron grandes y merece la pena señalar todo lo que se hizo para superarlas. Pero hay que aceptar el juicio dado por la Historia Oficial de los Estados Unidos: «La instrucción para las operaciones anfibias del Norte de Africa, y en cierto sentido para la siguiente fase de la Operación Torch, fue menor de lo deseado y quizá inferior a lo que exigía una victoria sobre un enemigo bien equipado y decidido. A pesar de los fallos habidos, los organizadores de las fuerzas expedicionarias de los Estados Unidos y el Reino Unido hicieron todo lo posible dentro de las limitaciones impuestas por la inexperiencia, las dudas y la escasez de tiempo, aunque no lograran una preparación perfecta».

Los asaltos en las tres zonas tendrían lugar antes del amanecer del 8 de noviembre, aunque a distinta hora debido a las diferentes condiciones de mareas, luna, viento y salida del sol. El 22 y 23 de octubre, los convoyes de asalto salieron de sus puertos a ambas orillas del Atlántico para su larga y peligrosa travesía. El día antes de emprender el rumbo, Torch conoció otra de sus numerosas anécdotas, ésta casi infantil, el comandante adjunto aliado desembarcó disfrazado en la costa de Argel para mantener negociaciones secretas con oficiales franceses disidentes.

Una vez más, todo se realizaba con la cooperación de Robert Murphy, un «romántico apasionado de la capa y la espada».

Viaje secreto de Clark



El general Clark se vio obligado a desplazarse en secreto al Africa del Norte para entrevistarse con Murphy y Mast al iniciarse la Operación Torch.



El general Lemnitzer, jefe de planeamiento en el Cuartel General de las Fuerzas Aéreas y compañero de Clark en su misión secreta.



El teniente Jewell en el puesto de mando del P-219.

Cuando Mark Clark entró en su despacho de Londres en la mañana del domingo 17 de octubre, se encontró con un telegrama del general Marshall dirigido a Eisenhower. El general Mast había convencido a Murphy de que se necesitaba algo más que un simple acuerdo con Giraud. Había que mantener conversaciones a nivel de estados mayores sobre planes militares concretos. Mast proponía el contacto con un oficial general del Estado Mayor de Eisenhower en Cherchel, ciento cincuenta kilómetros al Oste de Argel, en la noche del 21 de octubre. Debía ir en submarino. La correspondiente entrevista estaba concertada.

Clark hizo la travesía en submarino acompañado por el general de brigada Lemnitzer, jefe de planificación del Estado Mayor del almirante de la Flota, el coronel de Infantería de Marina Hamblen, experto en cuestiones de embarque y suministros, el capitán Jerauld Wright, oficial naval de enlace, y el coronel Julius Holmes, consejero para asuntos civiles e intérprete de francés. Salieron de Inglaterra, destino Gibraltar, a primeras horas de la mañana del 19 de octubre; volaban en dos fortalezas volantes: las dos primeras de este tipo que aterrizaron en el Peñón. Por la noche embarcaron en el *P219*, pequeño submarino inglés. No era ni moderno ni veloz, pero su capitán, el teniente Jewell, y la tripulación eran diestros y tenían ya experiencia en acciones especiales. A bordo iban además tres comandos ingleses y cuatro botes plegables. El grupo de Clark había retrasado su partida de Inglaterra con objeto de que Washington y Londres llegaran a un acuerdo acerca de lo que debía decirse exactamente en caso de que se produjera el encuentro. Ante la posibilidad de que el submarino no lograra establecer el contacto a la hora prevista, Clark envió un mensaje cifrado a Washington solicitando que se fijara otro con carácter de alternativa.

Las instrucciones de Mast eran muy detallasdas. El submarino debía emerger frente al lugar fijado en la noche del 21 de octubre. Si nada impedía el desembarco, se vería una luz blanca en una buhardilla que miraba al mar en una casa aislada: la luz sería visible únicamente desde el mar.

Durante la larga travesía, el *P219* navegó en superficie. Parte del tiempo se empleó en practicar el modo de subir a los botes y de llegar a la playa. Se aguardó el esperado mensaje de Gibraltar, pero Murphy no comunicó nada sobre un posible horario alternativo. Una vez oscurecido, y en un mar más bien incómodo, se ensayó la subida en los botes: primero, la salida y entrada en la pequeña e inestable embarcación; luego, algunos golpes de remo para probar las señales infrarrojas que habrían de utilizarse. Todo marchó bien, nadie se cayó al agua y las luces funcionaron; el grupo pudo echarse a dormir mientras duraba la travesía.

Antes del amanecer ya se encontraba demasiado cerca de la costa para permanecer en superficie. Durante todo el día y hasta bien entrada la noche, el submarino se deslizó lentamente bajo el agua a menos de un cuarto de la velocidad de superficie. La señal de la cita no se divisó hasta las primeras horas del 21 de octubre. La proximidad del alba no permitía el desembarco. El submarino hubo de permanecer sumergido otro día más, pese al temor de que un día de retraso echara abajo todo el plan. Afortunadamente se recibió un mensaje de Murphy vía Gibraltar con una consoladora noticia: «Se ha informado a las partes interesadas para que les esperen en la noche del 21 al 22 y, si no consigue el contacto, también en la del 22 al 23. Deben suponer, por tanto, que les esperan esta noche y mañana por la noche». No es que estuviera muy claro, pero podía confiarse en que habría alguien esperándoles.

Mientras el comandante adjunto de las Fuerzas Aliadas jugaba al escondite bajo las aguas con los pesqueros argelinos, al otro lado del Atlántico salían de sus puertos las primeras unidades de la Agrupación de Fuerzas Occidental. Al anochecer, el submarino subió a la superficie. No se veía luz alguna en la costa. Pasaron las horas. Clark se fue a dormir. A nedie le tranquilizaba la idea de pasar otro día bajo el agua. De repente, hacia la medianoche, apareció la luz. Se sacaron los botes a cubierta mientras el submarino se acercaba a la costa. A unas dos millas de tierra se detuvo. El grupo subió a los botes. Uno de ellos volcó: irónicamente, en él iba el capitán de comandos que había sido instructor y guía de la operación.

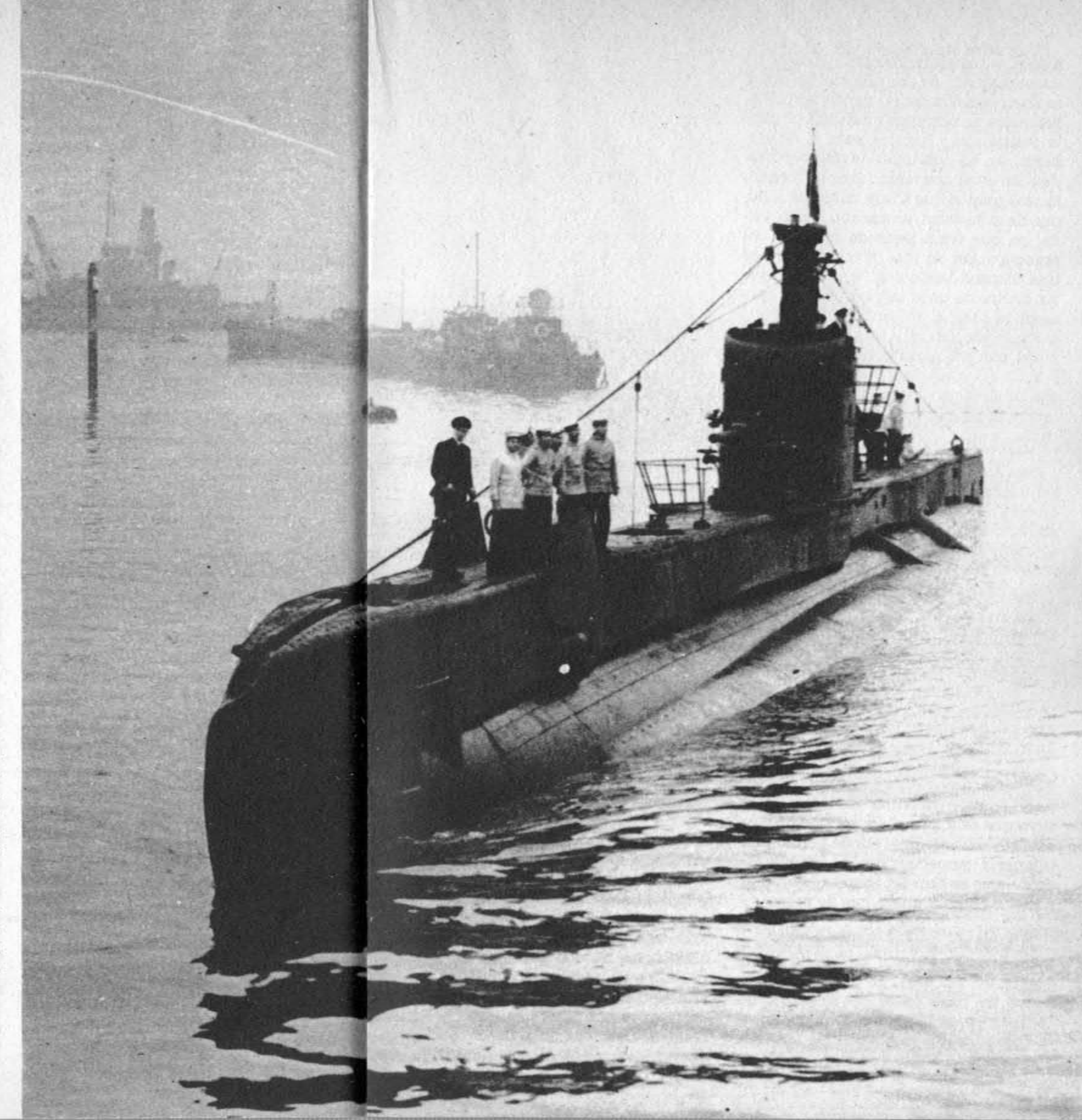
Cuando por fin llegaron los hombres a tierra, no había un alma en la playa. No se veía otra cosa que una amplia faja de arena. Tiraron de los botes y del equipo para ocultarlos bajo los matorrales y olivos, y entonces, al llegar a la oscura arboleda, una voz americana les dijo: «Bienvenidos al Norte de Africa». Era Murphy, a quien acompañaba uno de sus contactos franceses. Al instante invitó al grupo a que le siguiera por un sendero pedregoso que les condujo hasta una villa de blanca piedra.

El general Mast llegó hacia las 5 de la mañana tras recorrer unos cien kilómetros desde Argel. Murphy y Clark le dijeron que los aliados pensaban enviar una gran unidad americana al Norte de Africa y que iría apoyada por fuerzas aéreas y navales británicas. No se citaron fechas ni detalles de los planes que pudieran revelar que la operación ya había comenzado. Mast aclaró que los americanos debían dirigirse a Túnez lo antes posible, ya que el Eje estaba capacitado para iniciar el envío de fuerzas por aire en un plazo de treinta y seis horas. Insistió además en que se debía apoyar a los franceses para establecer un cabeza de puente en el Sur de Francia.

Cuando llegó el momento de partir para cumplir con sus obligaciones como jefe de la División de Argelia, Mast convino con Clark en que trataría de ayudar cuando desembarcaran los americanos. El Ejército francés, dijo, seguiría automáticamente a sus propias órdenes y las de Giraud, aunque podría haber resistencia por parte de la Marina.

Clark y Murphy quedaron en que los aliados enviarían una carta a Giraud dándole cuenta de sus intenciones y explicándole que, si estaba de acuerdo, se le trasladaría desde Francia en un submarino americano. Entre todos se establecieron los términos de la carta. Aunque sujeta a la sanción de Eisenhower, se decía en ella que se restablecerían las fronteras de 1939, Francia sería aceptada como aliado, el mando supremo del Norte de Africa pasaría a manos francesas en «el momento adecuado» tras los desembarcos, se establecerían bases y se rearmaría a las unidades francesas.

Después de la partida de Mast, se quedaron aún algunos miembros de su Estado Mayor para facilitar la información precisa sobre posiciones, entidad de las



El P219 (HMS Seraph) **regresa tras su afortunada misión en el Norte de Africa.**

tropas y unidades navales, lugares de concentración de los abastecimientos, incluido carburante y municiones, detalles sobre aeródromos más idóneos para la resistencia y lugares para el desembarco de las unidades aerotransportadas. En estas conversaciones se tocaron tantos puntos que Clark comenzó a dudar de si habrían terminado por la tarde, en que tenía pensado regresar. Su preocupación se vio interrumpida por una llamada telefónica: la policía llegaría dentro de unos momentos. Se abandonó la casa al instante; un comando británico se acercó a la arboleda por la playa con un aparato de radio portátil y avisó al submarino. Clark y los demás, con todos los documentos, se apelotonaron en una bodega hasta que llegó la policía.

Esta halló al cónsul americano en Argel, junto con el vicecónsul y un amigo francés, en ruidoso festín regado con abundante bebida. Los policías vieron algo raro en todo ello, pero se mostraron poco eficientes y aun temerosos: tras media hora de registros y conversación, decidió volver a la ciudad para recibir nuevas órdeňes. Cuando anocheció, el grupo se decidió a abandonar la villa en dirección a la playa llevándose los botes. A su regreso, la policía se eocontró con que no había nadie. No pasaba lo mismo en la playa; en ella aguardaba el impaciente grupo, imposibilitado de partir. El viento había arreciado y el mar estaba movido; el oleaje era demasiado fuerte para lanzar los botes. Clark tuvo que salir con el capitán de comandos, cayendo al agua, donde perdió pantalones y monedero con varios cientos de dólares en oro. En vano se intentó alquilar o compar una barca de pesca.

El teniente Jewell había acercado el submarino casi hasta la línea de rompiente de las olas. El capitán Wright buscó un paso entre las aguas. Entre tanto, y en su impaciencia, la gente de la casa encendió la luz de que dependía el submarino. Hubo una nueva visita de la policía. Un mensaje urgente hizo encender de nuevo la luz. Hacia las tres y media, Clark decidió efectuar un nuevo intento. Se desnudaron el cónsul y vicecónsul americanos y su amigo francés y arrastraron el bote; alcanzaron al fin el claro entre las dos líneas de rompiente y Clark y su compañero pudieron subir al bote. Por fin, tras varios vuelcos y a costa de la pérdida de uno de los botes lleno de información y de un saco con documentos secretos, el grupo llegó al submarino. Los documentos se habían hundido y nunca más fueron hallados.

Antes del alba, el submarino navegaba rumbo a Gibraltar. Llegó sin novedad; había logrado su objetivo. Todos habían demostrado valor e ingenio digno de ellos y de la causa. El que su gesta tuviera algún efecto sobre la marcha de la Operación es ya más que un tanto dudoso. Mientras los participantes estudiaban las playas para encontrar un acceso, 3.200 kilómetros al Este los cañones del Octavo Ejército abrían una brecha para el ataque a El Alamein. En Stalingrado, los hombres de von Paulus, agotados, estaban al límite de sus fuerzas. Desde Clyde y Hampton Roads, los convoyes aliados del Norte de Africa marchaban a su destino.

El convoy británico de la Operación Torch a su paso por Gibraltar.

La aproximación

Las potencias del Eje sabían que se estaba gestando una amplia operación: había sido imposible ocultarlo. Ya desde comienzos del verano les preocupaba la posibilidad de que los aliados realizaran una ofensiva en el Mediterráneo. Por otra parte, desde julio todo iba mal para los británicos y bien para los alemanes e italianos; no se hacía nada por contenerlos.

De acuerdo con los informes franceses de Robert Murphy, confirmados por Mast a Clark, «los alemanes parecen decididos a resolver la cuestión del Mediterráneo en las próximas semanas y para ello harán uso del suelo español y del Marruecos español... Según los franceses, las acciones decisivas no son cosa de semanas, sino de días. La situación política de Francia es en extremo delicada y la caída puede producirse en tan sólo diez días. No hay indicios de que la situación evolucione rápidamente. Los informes indican que el Eje ha estacionado 100.000 hombres a lo largo de la frontera tunecina».



F4F en la cubierta del USS Ranger **probando las ametralladoras durante la travesía de la Agrupación de Fuerzas Occidental hacia Marruecos.**



El USS Suwanee **escoltado por el crucero** USS Brooklyn.

La estimación por el Eje de los planes aliados era muy diferente. Entre los proyectos que se les imputaban figuraban la liberación masiva de Malta, la toma de Creta, la invasión de Sicilia y Cerdeña, y desembarcos en el Sur de Francia, en Marruecos y Dakar, y en Túnez o Argelia. Los italianos eran más concretos; consideraban la amenaza sobre el Norte de Africa por encima de todo y mantuvieron tropas en Tripolitania dispuestas a una rápida acción en Túnez. Los alemanes prestaban mayor atención a las restantes hipótesis; Malta y Dakar eran los puntos más vulnerables. Creyeron que los franceses se resistirían a la invasión y tuvieron la precaución de no forzar a los franceses norteafricanos a unirse a los aliados con alguna acción prematura.

Cuando ya se encontraban los convoyes en la mar, aún se consideraba poco probable la invasión de Argelia o Túnez. Se seguía dando preferencia a Dakar, a la costa atlántica de Marruecos y a Malta; así lo demostraba la situación de los submarinos alemanes. El acercamiento no detectado en el Atlántico de la fuerza de asalto procedente del Oeste y el Norte lo confirmaba.

Los primeros barcos de la Agrupación de Fuerzas Occidental abandonaron Hampton Roads en la tarde del 23 de octubre rumbo a la zona de las Bermudas, donde se les uniría el Grupo Aéreo. Abrían la marcha cuatro submarinos que guiaban a las fuerzas de asalto, mientras otro se dirigía al Sudeste para observar Dakar. El 24 de octubre salía un segundo grupo de barcos de Hampton Roads, y una fuerza de cobertura naval partía de la bahía del Casco en Maine. Durante los días 27 y 28 se concentró la fuerza para marchar en formación con dirección a Africa. Uno de los barcos, un frutero especialmente acondicionado para llevar carburante de aviación a Port Lyautey, no estuvo preparado a tiempo. Hubo de incorporarse a su grupo de asalto un día antes al día-D, tras navegar sin escolta.

Con las radios en silencio y respostando en ruta, la fuerza táctica navegó desde el 28 de octubre hasta el 7 de noviembre. Sólo fue avistada por un barco portugués y otro español. En los sobrecargados transportes y entre vómitos y mareos, las tropas se instruían en cubierta, cuando el tiempo no era excesivamente malo, y recibían información sobre detalles de la operación y sobre lo que habría que hacer en Marruecos. Entre el 4 y el 6 empeoró el tiempo, formándose





La Fuerza H con el HMS Victorious, **el** Duke of York, **el** Renown, **y el** Formidable **en línea al frente.**

una tempestad. El nerviosismo sobre el estado de las playas era inmenso. Juzgando que la tempestad no afectaría a las playas durante algún tiempo, el almirante Hewitt se ajustó al plan y desplegó las fuerzas para los tres objetivos.

Los buques de las agrupaciones de fuerzas que se dirigían al Mediterráneo comenzaron a concentrarse en el Firth of Clyde, Escocia, el 17 de octubre. Fueron divididos en dos convoyes, uno rápido y otro lento. El segundo llevaba vehículos, carros de combate, material y abastecimiento; sus 46 mercantes y 18 buques de escolta partieron el 22 de octubre. Los barcos carboneros, remolcadores y tres petroleros Maracaibo convertidos en barcazas de desembarco de carros habían salido ya y esperarían en Gibraltar. El 26 de octubre partió el convoy rápido, formado por 39 buques con 12 barcos de escolta. Ambos convoyes se dirigieron al Sudeste, al Atlántico central, viraron al Sur rumbo a las Azores y luego describieron un amplio giro para acercarse a Gibraltar.

La organización de esta enorme operación fue inevitablemente compleja. Todos los barcos debían abastecerse durante el angosto paso por Gibraltar, normalmente por la noche, dos días antes del día-D; luego se separarían para formar los grupos de asalto de Orán y Argel; los buques lentos tenían que emparejarse con los rápidos; luego se unirían a los buques de apoyo del Mediterráneo. La organización era fundamental y dio sus frutos.

Entre el 26 de octubre y el 3 de noviembre, el enemigo recibió, procedentes de cuatro submarinos y un avión, informes sobre buques y convoyes que se dirigían hacia el Sur; pero los gabinetes



Un SBD del USS Ranger **en patrulla antisubmarina. Durante la travesía del Atlántico se hundieron dos submarinos.**

de información no supieron apreciar que pasaba algo anormal. Un convoy mercante que regresaba de Freetown se cruzó con los convoyes de asalto y arrastró tras de sí gran número de submarinos alemanes que patrullaban al Oeste de Gibraltar, sufriendo los graves efectos de sus ataques. Las fuerzas de asalto continuaron sin novedad. La aviación de escolta hundió dos submarinos.

Cuando las fuerzas de asalto llevaban ya diez días en el mar, se recibió un grave mensaje de Murphy dirigido a Eisenhower: Giraud no podría salir de Francia hasta el 20 de noviembre y recomendaba a Roosevelt retrasar la operación dos semanas. «El retraso de dos semanas, decía, por desagradable que resulte y por dificultades técnicas que encierre y que yo desconozca, es insignificante si se compara con el hecho de encontrar fuerte resistencia al desembarco por parte de los franceses». El que unos 300 barcos y 65.000 hombres estuvieran ya camino de sus objetivos tenía para él escasa importancia. La política no podía influir hasta ese punto en las decisiones militares. La Operación Torch siguió, pues, adelante con arreglo a los planes; venciendo sus recelos y desatendiendo cierto sentimiento de que se les apremiaba en exceso, el general Mast y los suyos se atuvieron a lo concertado.

El 4 de noviembre, cuando las fuerzas acorazadas del Octavo Ejército habían roto ya las posiciones de El Alamein y derrotado al vencido Ejército de Rommel, los convoyes lento y rápido, a 300 y 400 millas al Oeste de Gibraltar, se dividieron en las secciones de Orán y Argel. El mismo día, el almirante Darlan, que había regresado a Francia a finales de octubre tras un viaje de inspección al Norte de Africa, volvió en un rápido viaje a Argel a ver a su hijo, gravemente enfermo en un hospital. En este momento la Agrupación de Fuerzas Occidental pasaba por su momento más difícil y continuaba penosamente su navegación hacia la costa de Marruecos.

Ese mismo día el general Eisenhower y sus más destacados colaboradores combatían el frío en el aeropuerto de Hurn, en la costa Sur de Inglaterra, azotada por el mal tiempo. Había decidido partir a la mañana siguiente, día 5. En *Cruzada en Europa* cuenta cómo el piloto le hizo varias recomendaciones técnicas que desaconsejaban el vuelo y le preguntó si, a pesar de todo, debían partir. «Era la única vez en mi vida que me enfrentaba con una decisión de este tipo, pues normalmente corresponde decidir al comandante de la aeronave. No parecía buen augurio para una gran empresa, pero teníamos que partir». Así lo hizo, en seis fortalezas volantes. Una tuvo que regresar por avería en un motor; las otras cinco hicieron la travesía hasta Gibraltar con fuerte lluvia a una altitud media de treinta metros. Eisenhower señala que cuando vieron aparecer el Peñón entre la niebla, el piloto declaró: «Es la primera vez que tengo que subir para poder aterrizar después de un largo viaje».

Tomaron tierra poco antes de las cinco de la tarde. A las siete y media comenzaban a pasar los primeros barcos en dirección a Mediterraneo. Mientras éstos se dirigían hacia el Este, submarinos británicos se estacionaban en el Norte frente a Tolón para observar cualquier movimiento de la flota francesa; otros se situaban ante Palermo, en Sicilia, y a ambos extremos del estrecho de Mesina para controlar a la flota italiana. Los aviones patrullaban el Norte del Mediterráneo entre la costa española y el Norte de Cerdeña, y entre Cerdeña y Sicilia.

Treinta y dos horas y media duró la procesión ante el Peñón: 140 buques na-

El general Giraud llegó a Gibraltar a bordo de un Catalina de la RAF.





Submarino francés embarrancado en Marruecos durante los desembarcos de la Operación Torch.

vegando en perfecto orden y de acuerdo con un rígido horario; el último de ellos penetró en el Mediterráneo a las cuatro de la madrugada del 7 de noviembre. Al rayar el alba, el Grupo Meridional de Ataque de la Agrupación de Fuerzas Occidental, al mando del contraalmirante Lyal A. Davidson, se disgregaba del núcleo principal en dirección a Safi. Los informes decían que el mar estaba muy picado en las costas marroquíes.

En la noche del 6 de noviembre, el *P219*, camuflado como submarino americano con un comandante occidental americano, recogió al general Giraud en la costa próxima a Tolón. Durante mucho tiempo no pudo establecer contacto con Gibraltar a causa de un fallo de la radio. El general embarcó luego en un Catalina de la RAF, siendo conducido a Gibraltar, adonde llegó en la tarde del día 7. De un metro ochenta de estatura y vestido con un amplio traje de paisano con el que había salido de Francia, se entrevistó con Eisenhower, de quien solicitó la entrega del mando de toda la expedición Aliada.

Mientras tanto, en los conciliábulos del Eje reinaba gran confusión y desacuerdo. Cuando los convoyes de asalto se disponían a acercarse a Gibraltar el 4 de noviembre, el comentarista de guerra del Alto Mando alemán daba cuenta de los informes de la Luftwaffe sobre la presencia de buques en Gibraltar: «La concentración de tan importantes fuerzas navales en el Mediterráneo Occidental parece indicar una inminente operación. Quizá se trata de otro convoy hacia Malta.» El mariscal Cavallero, jefe de Estado Mayor del Alto Mando italiano, pensaba, en cambio, que posiblemente trataban los aliados de desembarcar en Africa del Norte.

Los informes emitidos en los tres días que precedieron a los desembarcos llegaron demasiado tarde. Los dirigentes del Eje esperaban una acción aliada más bien en el Atlántico que en el Mediterráneo. Por ello, y con el fin de proteger las líneas de abastecimiento de sus unidades de Africa, habían agrupado las fuerzas navales en el centro y Este del Mediterráneo, dejando el Oeste relativamente desguarnecido. Tenían puestos los ojos en el destino de Rommel.

El día 6 de noviembre, el Alto Mando Naval alemán, hasta entonces convencido de que se trataba de un convoy en ruta hacia Malta, admitió que quizá los aliados planearan algunos desembarcos. No obstante, estimaba que el orden de probabilidad era el siguiente: Trípoli - Bengasi, Sicilia, Cerdeña, Italia, y, en último lugar, el Norte del Africa francesa. El día 7 por la mañana, Hitler aún creía que los aliados pensaban desembarcar cuatro o cinco divisiones en Trípoli o Bengasi para atacar a Rommel por la espalda. Mussolini, por el contrario, pensaba que su objetivo era el Africa francesa. (En estas evaluaciones, los italianos tuvieron siempre una visión mucho más acertada y objetiva que los alemanes; pero afortunadamente para la operación, predominó la opinión de éstos).

Hitler esperaba destruir a los buques británicos en las angostas aguas de Sicilia. El día 7 por la mañana, el Mando Naval italiano anticipó un ataque contra Tabarka, Bujía y Argel. Desistió de sotener su criterio cuando el Mando Naval alemán en Italia se opuso a él; no obstante, al final de la jornada ordenó a los submarinos disponibles que se dirigieran al Sur para contrarrestar la citada amenaza. Ya entrado el día 7, algunos submarinos alemanes situados al Sur de las islas Baleares pusieron rumbo asimismo hacia la costa del Africa del

El general Patton y el almirante Hewitt esperan sobre la cubierta del USS Augusta **la decisión francesa de efectuar o no resistencia.**



Norte francesa. Pero ni unos ni otros se acercaron lo bastante para interceptar el paso a los convoyes de asalto.

Los aliados, imposibilitados de ocultar sus preparativos, habían logrado dejar, sin embargo, cierto indicios falsos, que contribuyeron a mantener en la penumbra sus verdaderas intenciones. Así, aunque iniciados los desembarcos los alemanes actuaron con prontitud y energía, en el momento crucial del asalto las fuerzas del Eje se encontraban dispersas y mal situadas. Se había logrado la sorpresa táctica. Durante la travesía, sólo un barco aliado fue atacado y sufrió daños.

Durante la aproximación a la costa, un único pensamiento dominaba en la mente de los atacantes: ¿eran enemigos los franceses? Las órdenes del mando eran tajantes: no se abriría fuego antes de que los franceses lo hicieran, una acción hostil aislada no debía interpretarse como hostilidad general y, una vez que cesara la resistencia en una zona, las fuerzas Aliadas interrumpirían el fuego a menos que los franceses lo iniciaran de nuevo. Eran órdenes difíciles de cumplir, especialmente para la agrupación naval. En el caso de Casablanca, Hewitt y Patton establecieron dos señales: el comandante de una unidad que tuviera que devolver el fuego francés se serviría de la clave «Batter up»; los mandos de agrupación o grupo táctico podrían dar la orden de ofensiva general con la consigna «Play Ball».

En tierra, otros hombres de gran valor y habilidad se esforzaban en aplicar unos planes largamente preparados para evitar toda resistencia. Algunos miembros de la colonia americana habían colaborado con grupos de civiles franceses en la realización de actos de sabotaje, la captura de puntos clave, la captura de dirigentes del régimen de Vichy y la detención de los comisarios de control alemanes. Disponían de una emisora de radio en el tejado de un edificio próximo al puerto. El enlace con el vicecónsul americano se realizaba por un mensajero. La estación comunicaba, bien pobremente y a través de Gibraltar, con la Agrupación de Fuerzas en camino.

Tres días antes del día-D, Murphy canceló desde Argel todos sus compromisos y cedió el control al general Béthouart, jefe de la División de Casablanca y colaborador de Mast. Los submarinos y patrullas aéreas francesas no detectaron la aproximación de las fuerzas americanas y esto jugó en contra de Béthouart.

Cuando ya se procedía al embarque y reunión de las barcazas de desembarco para el asalto, previsto para las 04,00 el general francés inició su actuación. En Rabat, a las 02,00, un enlace entregó una carta al general residente de Marruecos. Nogués, en la que se le informaba que el general Giraud, con el apoyo de las tropas americanas, se había hecho cargo del mando de toda el Africa Septentrional francesa, había designado a Béthouart como jefe de las fuerzas de Marruecos y le ordenaba a él apoyar a las unidades americanas. Se ordenaba asimismo a todas las guarniciones de Marruecos no resistir el desembarco. Se pedía a Nogués que diera las órdenes pertinentes o se ausentara hasta poder aceptar el hecho consumado.

Mientras tanto, Béthouart acudía al puesto de mando del Ejército de Marruecos, defendido por un batallón de Infantería Colonial, formado principalmente por jóvenes evadidos de Francia. El comandante en jefe de las fuerzas marroquíes, general Lascroux, a quien sustituía el general Béthouart, y el jefe de la Aviación, general Lahoulle, fueron arrestados. Se impartieron órdenes a todas las bases para que facilitaran el aterrizaje de los aviones.

En la ciudad de Casablanca, la defensa estaba en manos del almirante Michelier. También él recibió un mensaje de Béthouart en el que le pedía apoyo



El general Lascroux y el almirante Darlan.

para Giraud y le invitaba a acoger a los americanos sin resistencia. Desgraciadamente, nada de eso le afectó. No creía que los americanos pudieran desembarcar ninguna fuerza considerable. El tiempo no era propicio, el mar estaba picado y los reconocimientos no habían informado de la presencia de fuerzas próximas a las costas. Consideró que Béthouart había sido engañado, y llamó a Nogués y a otros mandos para asegurarse de que no había fuerzas de entidad en las proximidades.

El cónsul general estadounidense, H. Earle Russell, sí dio, en cambio, un importante paso en favor del plan. Por conducto de dos vicecónsules envió una nota del presidente Roosevelt al Sultán y al general residente. Las notas, sin embargo, llegaron después de lo previsto. Nogués no quiso saber de qué se trataba y ni siquiera la leyó. Se puso en contacto con los comandantes de Mequinez y Marraqués y comprobó que no obedecían a Béthouart. Nada logró empujarle a destituir a Michelier. El almirante puso en marcha los planes de defensa. El intento de evitar la resistencia había fracasado. Béthouart fue arrestado.

El desembarco

Cuando los barcos se acercaban ya a la costa se sintió un gran alivio: el oleaje no era tan fuerte como para impedir el desembarco. De las cinco probabilidades, se había producido la deseada. Los tres grupos de desembarco, el de Safi, el de Fedala y el de Mehdia-Port Lyautey, adoptarían el mismo procedimiento general. Los barcos de trasporte de tropas anclarían en una zona situada a varias millas de la costa. Las lanchas, lanzadas desde las serviolas, se colocarían junto a la borda y recogerían a los hombres para el asalto. Una vez cargadas, navegarían en círculo hasta la hora de agruparse en oleadas en una línea de partida delimitada por dos buques de control. Desde aquí se dirigirían a la playa en correcta formación y con arreglo a un horario, escoltados por buques provistos de radar y otros medios.

Entre una oleada y otra mediaría el tiempo suficiente para que cada una pudiera desembarcar y retirarse antes de la arribada de la siguiente. Las embarcaciones no tomarían la nueva carga necesariamente del barco que las había transportado.

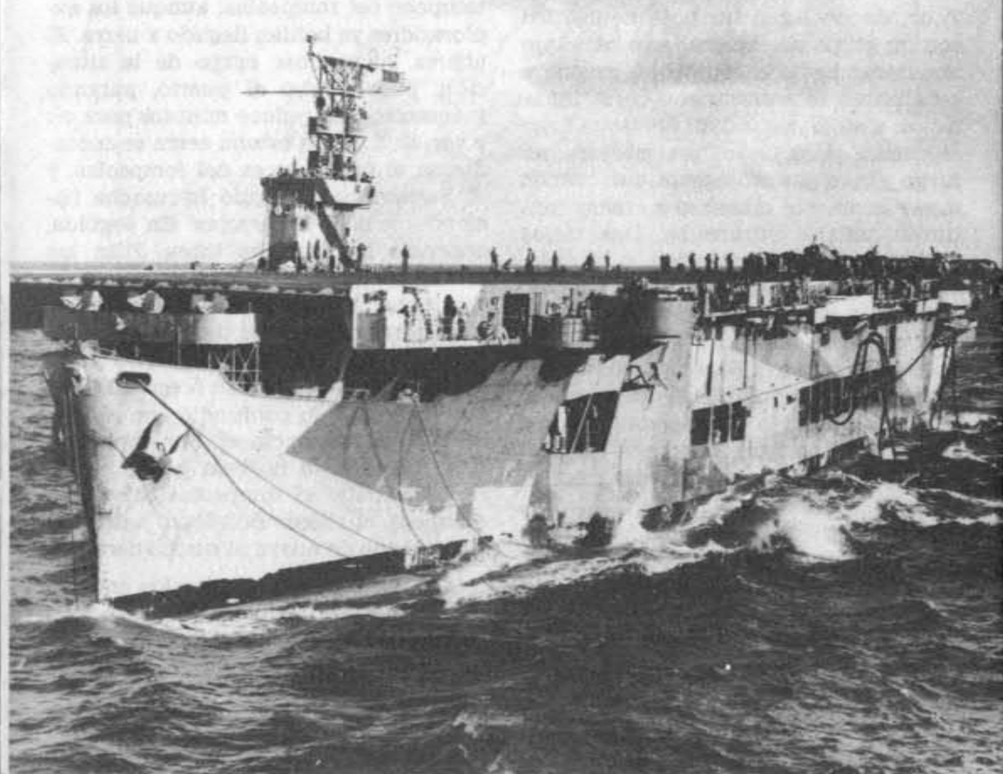
El día 7 de noviembre, la Agrupación de Fuerzas Occidental se había dividido en tres fracciones; la de Safi singló hacia el Sur por la mañana, la de Mehdia-Port Lyautey puso rumbo al Norte por la tarde y la principal continuó el curso hacia Fedala-Casablanca. Hacia las 23.30, en plena oscuridad, los barcos de transporte y los buques del Grupo de Ataque Meridional iniciaron la reunión en las zonas asignadas, a unas ocho millas de la costa. El portaviones *Santee*, con una escolta de dos destructores, había quedado a unas sesenta millas.

En el horizonte podían divisarse claramente las luces de Safi. Se trataba de una pequeña ciudad con un puerto artificial protegido del mar por un rompeolas de unos 1.400 metros. En la parte Norte se cerraba mediante un malecón que dejaba un acceso de unos 150 metros. Tanto al Norte como al Sur de la ciudad había elevadas escarpaduras. En lo más profundo del puerto existía una playa de arena; junto a la parte Norte del malecón había otra zona arenosa de unos 150 metros de anchura, y algo más al Norte, separada por una prominente escarpadura, una tercera más pequeña. Partiendo de la situada en el puerto, las playas fueron denominadas *Green* (Verde), *Blue* (Azul) y *Red* (Roja). Catorce kilómetros al Sur de Safi, en Jorf el Houdi, había aún otra playa, denominada *Yellow* (Amarilla), que se emplearía en caso de que fuera necesario avanzar hacia la ciudad desde el Sur; para ello, debía ser reconocida por los submarinos, con el fin de que el mando pudiera tener un informe a las pocas horas de la arribada a la zona de Safi. Si el informe así lo estimaba, se intentaría el desembarco.

La guarnición de Safi estaba formada por menos de 1.000 soldados, con 15 carros ligeros ya antiguos, cinco coches blindados, una batería de obuses de 75



Cañones antiaéreos prestando cobertura a los botes de asalto frente a Fedala.



El USS Santee después de repostar.

mm y una batería móvil de cañones de 155 mm. En las alturas del Norte de la ciudad, en Pointe de la Tour, una batería de costa de 130 mm dominaba la bahía. En Marraqués, unos ciento cuarenta kilómetros al interior, había 1.400 jinetes, 2.000 infantes, 30 carros, 10 coches blindados y dos grupos de artillería hipomóvil, todos como reserva.

La Subagrupación Táctica de Blackstone, al mando del general Harmon, comandante de la 2ª División Acorazada, con 6.428 oficiales y soldados, estaba organizada en dos grupos de desembarco de entidad de batallón para el asalto de tierra y parte de un batallón de Infantería en reserva, un grupo acorazado de desembarco, con un batallón de carros medios, también en reserva, y varias unidades de especialistas. Su misión principal consistía en situar una fuerza de carros medios en tierra en condiciones de progresar hacia el Norte para cooperar en la toma de Casablanca.

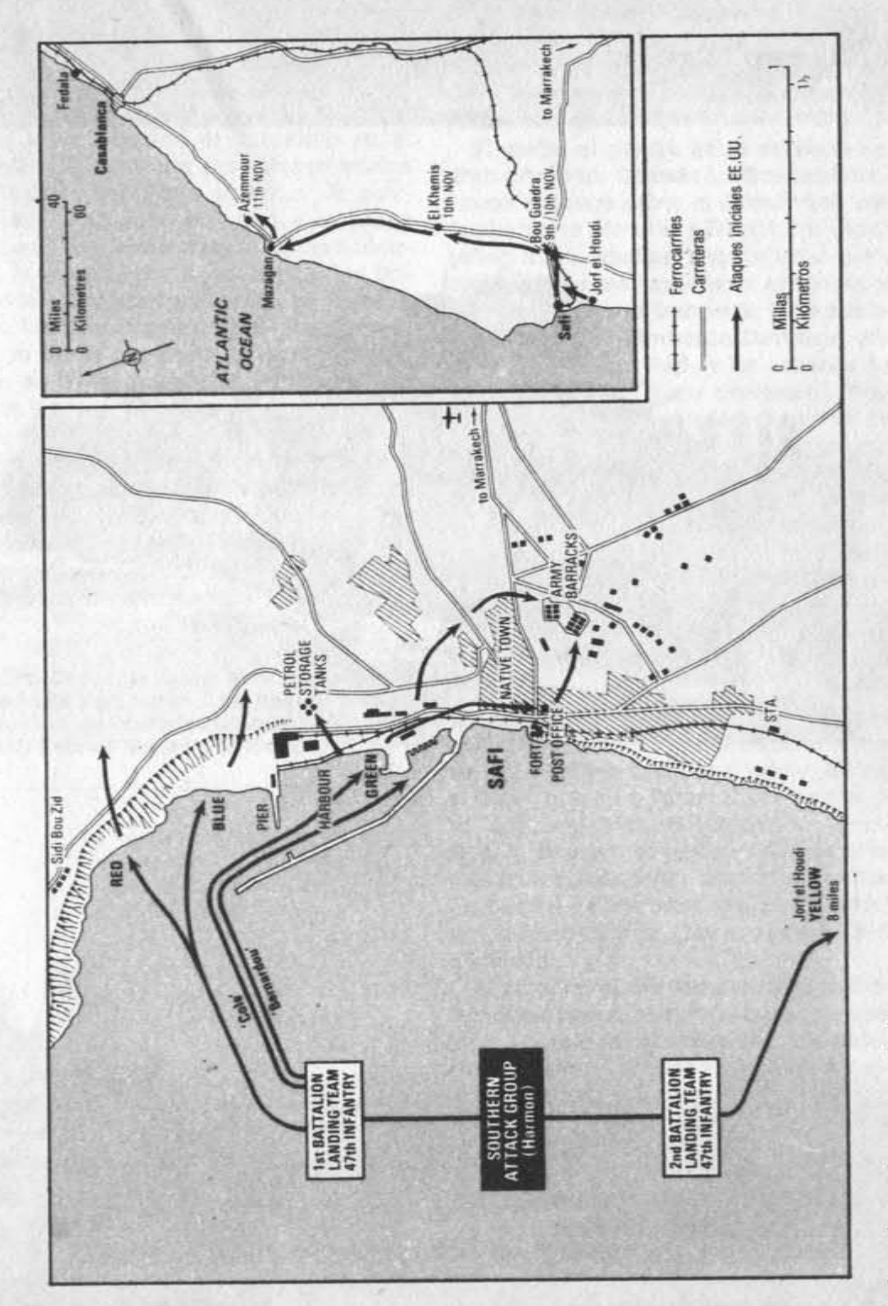
Durante la noche, el submarino estadounidense *Barb* se acercó hasta unas dos millas y media de la Pointe de la Tour, donde lanzó un bote neumático con un grupo de exploradores para que remataran hasta el rompeolas grande y señalizaran la entrada con rayos infrarrojos. Con la oscuridad, el buque llegó al puerto antes de los previsto, recibió fuego y tuvo que protegerse, aun cuando inmediatamente comenzó a enviar continuas señales infrarrojas. Dos viejos destructores, el *Bernardou* y el *Cole*, adaptados para el transporte de tropas, esperaban en las proximidades; su misión era la de abrir el ataque internándose en el puerto y desembarcando dos compañías de infantería en la playa Verde. Les seguiría una oleada de carros ligeros del barco de transporte *Harris;* otras tres oleadas llevarían más infantería sobre las playas *Blue*, *Red* y *Green*.

El trasbordo a las lanchas fue lento y no se ajustó al horario establecido. Por un error de embarque, hubo que hacer a un lado los vehículos pesados para poder sacar los camiones y piezas de la primera oleada de artillería, situados en tres bodegas de la cuarta cubierta inferior. Los soldados, con treinta kilos de impedimenta y el armamento, se deslizaban pesadamente por las redes de trasbordo.

El oleaje era fuerte. Los barcos oscilaban pesadamente. El mantener adosadas las lanchas y el trasbordar a ellas los carros, vehículos, material y municiones era tarea ardua y lenta que tropezaba con dificultades imprevistas. Hubo que retasar el horario en media hora. Con todo, una oleada de carros, salvo los de una lancha, y tres de infantería partieron de la línea inicial a las 04.00, escoltados por los detructores *Mervine* y *Beatty*.

Pese a las dificultades expuestas, se envió un bote de reconocimiento al *Bernardou* y al *Cole* con órdenes de que iniciaran el ataque. Su capitán, un esforzado y joven alférez de navío de nombre John J. Bell, tenía que entrar en contacto con el submarino para conocer el estado de la playa *Yellow*. Pero del submarino no se recibía señal alguna, como tampoco del rompeolas, aunque los exploradores ya habían llegado a tierra. El alférez, haciéndose cargo de la situación, puso rumbo al puerto, parando máquinas cada quince minutos para oír y ver. Cuando ya estaba cerca se encendieron al fin las luces del rompeolas, y el *Bernardou* prosiguió la marcha haciendo señales infrarrojas. En seguida, encendió sus propias luces. Eran las cuatro y diez. Unos minutos después, el destructor *Beatty*, que había escoltado a las primeras oleadas de lanchas, pasó por su popa para tomar posición y poder prestar apoyo con su fuego. El *Cole*, que lo seguía, lo confundió con el *Bernardou* y viró hacia el Sur siguiendo una ruta que lo hubiera hecho embarrancar contra el rompeolas. Afortunadamente, el alférez Bell logró detenerlo y orientarlo de nuevo al rumbo correcto.

Mientras tanto, el *Bernardou* entraba en el puerto. Todo estaba tranquilo cuando, de repente, se abatió sobre él el fuego de las baterías de costa, de las



Los desembarcos en Safi.



El USS Bernadou, **que llevó las primeras tropas americanas que desembarcaron en Marruecos.**

El USS Cole, **que siguió al** Bernadou **en el puerto de Safi.** Abajo: **Lanchas de desembarco en su aproximación a las playas Red y Blue al Norte de la Ciudad.**

ametralladoras de las escarpaduras y de los fusiles de los muelles.

Los franceses habían iniciado el fuego. El *Bernardou* respondió a los disparos y a toda máquina se introdujo en el puerto. El punto de desembarco estaba señalizado con botes anclados. Se acercoó a un malecón próximo a la playa *Green* y, lanzando una red de desembarco, puso en tierra, a las 04.45, a los primeros soldados americanos en Marruecos. Veinte minutos después llegaba a la playa Verde la oleada de carros ligeros, que se había adelantado al *Cole*. Con ellos iba una sección de reconocimiento que se adentró en la ciudad para ocupar el edificio de comunicaciones. El *Cole* llegó, después entre descargas de ametralladora y armas ligeras. Por fin logró atracar en un muelle y desembarcar una compañía de infantería que ocupó los depósitos de combustible y se desplegó en la zona de los almacenes. Al amanecer, los hombres de los grupos especiales ocupaban el puerto, la estación del ferrocarril, el edificio de comunicaciones y las carreteras que llegaban a la ciudad desde el Sur. Durante algunas horas se recibió fuego esporádico de grupos de franceses que se protegían en tejados y escarpaduras.

El asalto al puerto había causado un gran estrépito. Cuando los franceses iniciaron el fuego sobre el *Bernardou*, los destructores *Mervine* y Beatty, que apoyaban a las lanchas, respondieron a él, machacando las posiciones artilleras y de ametralladoras francesas. Diez minutos después, el almirante Davidson dio la señal de «Play Ball» y los cañones de 14 pulgadas del viejo acorazado *New York* dispararon sobre las baterías de costa de la Pointe de la Tour. Su segunda descarga destruyó la torre de control de fuego. El crucero *Philadelphia* se unió al estruendo enfrentándose al fuego de una batería situada al Sur. El alférez de navío Bell se mantuvo en su puesto dirigiendo las oleadas de lanchas de desembarco que llevaban a la infantería a las playas *Red, Blue* y *Green*. Ayudó también a los que quedaban aislados por haber perdido contacto visual: entre las 05.00 y las 05.30, tres oleadas de más de 200 hombres llegaron a tierra casi en el lugar previsto, tomaron su equipo y se dirigieron hacia el interior con decisión y rapidez diversas. Las oleadas cuarta y quinta, más afectadas por los problemas de trasbordo desde el *Harris*, no desembarcaron hasta después del amanecer.

Al alborear el día, los franceses pudieron darse cuenta mejor de lo que pasaba y de a donde debían disparar. Las baterías entraron de nuevo en actividad y algunos barcos de transporte y el destructor *Mervine* tuvieron que retroceder. Por su parte, el alférez de navío Bell, una vez cumplida su misión señalizadora, logró también escapar y echar una mano en la playa *Yellow*. En ella se había conseguido poco aún. Había que desembarcar a un grupo del *Dorothea L*

Dix: 1.450 oficiales y tropa, con 5 carros ligeros y 1.500 toneladas de vehículos, material, municiones y abastecimientos. En el movido mar, la puesta a flote de las lanchas de desembarco fue lenta y peligrosa, y su carga aún más. Un camión fue a dar contra el costado del barco, que se balanceaba en las aguas. Casi simultáneamente se rompió un bidón de gasolina, cuyo contenido impregnó la embarcación que estaba debajo. La gasolina empezó a arder, incendiando la lancha, el camión y el costado del barco, y al instante hizo explosión la munición que estaba cargada. Hasta que se hundió la lancha y se arrojó al agua el camión, todos creyeron que se trataba de un torpedo disparado contra el *Dix*.

El bote de exploración del *Dix* había partido para colocar la señalización frente a la playa *Yellow* poco antes de las 04.00. Las primeras oleadas de desembarco no estuvieron en condiciones de partir con el destructor de escolta hasta las 05.00. Aun entonces, sólo estaban aprestadas cinco de las diez previstas. Al recorrer las cinco millas que les separaban de la costa, las cinco perdieron contacto con el destructor y una a una regresaron al transporte, manteniéndose en círculo a su alrededor hasta bien entrado el día. A las 08.00 hicieron un segundo intento; casi todo el grupo de desembarco llegó a tierra, dispuesto a partir para Safi al mediodía.

La acción que mejor discurrió fue la de ocupación del puerto y sus instalaciones mediante el asalto directo. También las primeras oleadas de desembarco de las playas septentrionales, *Blue* y *Red,* llegaron a tierra con escasa resitencia. Pero con la luz del día, el fuego de ametralladora y fusilería desde las escarpaduras y tejados fue intensificándose, en unos momentos, en que no se disponía aún del necesario apoyo de los carros ligeros. Al amanecer o poco después ya habían desembarcado en el puerto cinco carros, pero costó dos largas horas poner en marcha sus mojados motores. Antes de que tuviera ocasión de entrar en acción, la artillería naval había silenciado los cañones de la costa y las unidades desembarcadas en el puerto ocupaban la mayoría de las alturas junto al puerto. Sin esperar a los carros, el coronel E. H. Randle reunió a los hombres que esperaban junto a las playas y los llevó más allá de la línea de al-

Aviones sobre el Ranger, **dispuestos para actuar contra los franceses en apoyo de los desembarcos del primer día en Marruecos.**



turas para establecer el límite de la cabeza de desembarco que rodearía la ciudad. Poco después de las 07.00 llegaron refuerzos a la playa *Blue*.

Con el fin de asegurar y ampliar la cabeza de desembarco, se envió, una hora después, más infantería para reforzar a las tropas del puerto. Hacia las 09.00 fue posible iniciar el desembarco del grupo acorazado. Los primeros carros partieron para la playa *Green* en lanchas. A las 10.00 había desembarcado ya una sección, que se dirigió a la Pointe de la Tour. Una hora después, una segunda sección avanzaba por el interior hacia la playa *Blue*. En el interín, los cañones de 155 mm de la batería móvil del Sur de la ciudad habían entrado en actividad y bombardeaban a los transportes. Se solicitó fuego del *Philadelphia;* un avión de observación identificó el objetivo. Diez minutos después de la petición caían las descargas de los cañones de 6 pulgadas del crucero que, dando en el blanco, silenciaron la batería.

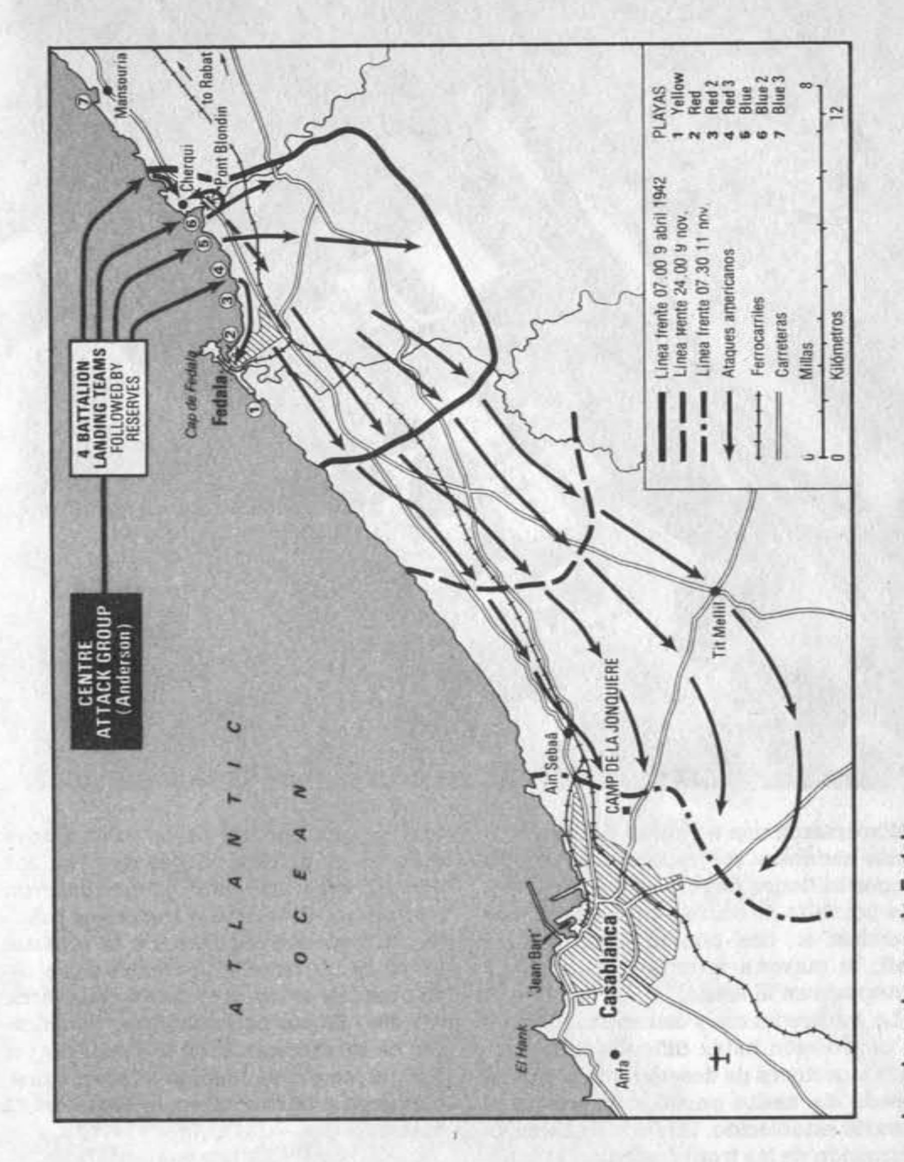
Poco después del mediodía se acercaba al puerto no sólo el barco que transportaba los carros ligeros sino también el gran transporte que llevaba los carros medios. La descarga se vio dificultada por el fuego de los fusileros apostados en edificios próximos a los muelles, que sólo a media tarde quedaron silenciados.

Fuera del puerto, los combates más intensos tuvieron lugar junto a los cuarteles de tropas. El fuego de esta zona amurallada contuvo a la infantería durante gran parte de la mañana. Tres carros ligeros franceses que intentaron contraatacar fueron detenidos por los fusiles contracarro, capturados y utilizados, a su vez, para disparar contra los cuarteles. A primeras horas de la tarde se incorporó una sección de morteros de 88 mm. Los defensores de las posiciones se rindieron a las 15.30.

A media tarde desembarcó el jefe de la 2ª División Acorazada, que organizó patrullas motorizadas y de carros para acabar con los francotiradores que dificultaban la descarga en el puerto. Hacia esa misma hora apareció el primer avión francés, que sobrevoló el puerto a baja altura y desapareció poco después acosado por el fuego tanto de las baterías de tierra como de los buques. Durante el día, la cobertura aérea desde el portaviones resultó poco eficaz, en contraste con la rapidez y precisión del fuego naval. No obstante, no volvieron a aprecer aviones franceses. Al anochecer del día D el puerto estaba en manos de los americanos, que disponían de una cabeza de desembarco de más de cinco kilómetros de profundidad. Las carreteras a la ciudad estaban bloqueadas. En tierra se encontraban los carros, vehículos y abastecimientos de la Agrupación de Combate B de la 2ª División Acorazada. Las bajas evacuadas de la playa por la sección de sanidad eran de tres muertos y veinticinco heridos.

En el curso de la noche, algunos de los transportes quedaron amarrados en los muelles del puerto o bien anclados al final del rompeolas. Las lanchas de desembarco del *Titania*, que estaba atracado, pasaron al *Calvert*, cuya carga fue desembarcada primero en las playas y luego en los muelles. Al comenzar la descarga de los transportes, se establecieron dos depósitos en tierra, quedando tanto las playas como los muelles en gran desorden. La situación mejoró luego con la llegada a tierra de un equipo que hizo sitio en los muelles y organizó las operaciones.

Durante el agrupamiento de los barcos junto al puerto, siete buques en cerrado semicírculo protegían a los transportes de los submarinos y aviación, mientras el crucero, el portaviones y los destructores quedaban en alta mar. Al amanecer del D más 1, en medio de una espesa niebla, la aviación francesa atacó el puerto, pero sólo uno de los aviones arrojó sus bombas, que causaron escasos daños, resultando derribado él mismo. Más tarde, aviones del *Santée* atacaron el aeródromo de Marraqués. En las diversas acciones quedaron destruidos en tierra unas curenta unidades francesas. Los mismos aviones atacaron



Los desembarcos de Fedala.



y dispersaron una columna de unos cuarenta camiones con refuerzos para Safi. Imposibilitados de regresar al portaviones por falta de combustible, intentaron aterrizar en una blanda pista junto a Safi; la mayoría terminó con el morro enterrado en la arena.

La inexperiencia y la insuficiencia de la instrucción había dificultado las primeras acciones de desembarco; ninguna oleada de asalto partió con arreglo al horario establecido. Una vez en tierra, la actuación de las trops fue muy desigual; algunas progresaron con energía, mientras que otras se echaban a tierra apenas recibían fuego. Los mandos demostraron capacidad para superar las dificultades y limitaciones y supieron reaccionar con arreglo a la situación. En definitiva, por encima de las dificultades debidas a la falta de preparación, los puntos esenciales del plan quedaron cumplidos. El puerto principal se hallaba en manos americanas a las quince horas de iniciarse la operación y los carros medios estaban en tierra en la tarde del día - D. Las actividades se organizaron de tal forma que los seis transportes y el de los carros medios quedaron descargados y partieron en la tarde del D más 5.

Tropas americanas cargando munición en el SS Dickman **antes de su llegada a las proximidades de Fedala.**

El problema de la descarga retrasó en una hora el desembarco.

El día 9 por la tarde, día D más 1, estaba en tierra el 1er Grupo Acorazado, que se organizó y emprendió la marcha hacia el interior para interceptar una unidad francesa procedente de Marraqués. Al anochecer tomaba contacto, intercambiándose fuego de artillería junto a Bou Guedra, veinticinco kilómetros al Este de Safi. Sin embargo, no formaba parte de la misión del general Harmon el librar batalla en ese punto. Con los carros medios ya en tierra y bastante avanzada la tarde, envió a una agrupación mixta de combate con carros ligeros para que impidiera a la unidad francesa su acercamiento a Safi; de esta suerte, la Agrupación de Combate B quedaría en libertad para dirigirse hacia el Norte y apoyar la acción de Casablanca. La agrupación abandonó la costa a las 09.00 del siguiente día (D más 2). Al anochecer llegaba a Mazagan tras recorrer unos ciento cuarenta y cinco kilómetros por carretera. Doce horas después se rendía la guarnición, casi en el mismo momento en que cesaban los combates en Casablanca, a unos cien kilómetros de distancia.

Media hora después de que el Grupo de Ataque Meridional se concentrara junto a Safi, el Grupo Central, con un total de 19.500 hombres y los transportes organizados en cuatro columnas, se acercaba a lo que se suponía debía ser su zona de reunión próxima a Fedala. Pero una corriente imprevista había desviado al convoy varias millas de su rumbo. Algunos transportes se encontraban a seis millas de éste. Las correcciones de ruta precisas desarticularon el convoy. Hubo que realizar una serie de movimientos en la oscuridad, dirigidos por un buque de control, con el fin de restablecer la formación prevista en la zona de trasbordo. Los fuertes aguaceros no mejoraron las cosas.

El buque de cabeza de cada columna llevaba uno de los cuatro grupos de desembarco, equivalente cada uno a un batallón. Hacia la 01.30 se encontraban ya próximos a las posiciones asignadas; parecía que aún dispondrían de tiempo para desembarcar, agruparse, y llegar a tierra a la hora H, las 04.00.

Pero los demás barcos no estaban aún en sus posiciones. El percance ocurrido durante la navegación había demostrado que el cuidadoso plan del Estado Mayor de la 3ª División era excesivamente complejo para el caso de una emergencia. La idea básica del plan era inmejorable. Aseguraba el que las unidades de desembarco llegaran a las playas completas y dispuestas a organizarse. Para lograrlo, los batallones de asalto y de reserva se reunirían a flote en las lanchas de desembarco asignadas antes de dirigirse a las playas de desembarco. Cada batallón de asalto tenía su propio horario, establecido con arreglo a la playa y a la misión asignadas. Para el desembarco precisaba de cuarenta y tres a cuarenta y cinco lanchas, más otras cinco a nueve lanchas para desembarco de los carros. Ninguno de los transportes llevaba más de treinta y cuatro lanchas. La cifra había que completarla con las de otros barcos. Para resolver el problema, se había elaborado un complejo programa de distribución de las lanchas; éstas llevarían a tierra a las unidades de asalto precisas antes del amanecer, y luego desembarcarían a los siguientes grupos en el curso de la mañana. Por desgracia, las lanchas de desembarco que habían de completar la cifra precisa no se encontraron en sus puestos en el momento preciso.

Para llegar a buen fin, el dispositivo previsto exigía disponer de unidades con un mayor grado de adiestramiento. La cuestión se complicaba aún más si se consideraba los objetivos en tierra. Había tres «playas»: *Yellow, Red* y *Blue*, estas dos últimas subdivididas en tres menores. La *Yellow* era una playita situada en el flanco derecho, que se utilizaría para misiones especiales. La *Red* 3, también de pequeñas dimensiones, se hallaba en el flanco opuesto; la *Red* estaba frente a la ciudad, bajo los cañones del cabo Fedala, y tenía ante sí tres metros de dique: se utilizaría sólo para los desembarcos posteriores. Entre la *Red 2* y entre la *Blue* y la *Blue 2* había peñascales. Estas cuatro playas, que servirían para los desembarcos principales, se encontraban al Este del puerto, en la suave bahía limitada por el cabo Fedala al Oeste y el Cherqui, saliente rocoso, al Este. Todas estas prominencias estaban protegidas con baterías de costa que enfilaban las playas.

Una vez situados los cuatro transportes principales en sus posiciones y los restantes aún fuera de ellas, se dio la orden de lanzar los grupos de desembarco con las lanchas de desembarco disponibles. Partieron tres botes de exploración con el fin de identificar y señalizar las playas. La descarga de vehículos y material fue tan lenta que la hora H tuvo que retrasarse treinta minutos. A pesar de la decisión de no esperar a las lanchas de los demás transportes, el desembarco de las tropas resultó también lento. Los soldados iban cargados con mochilas pesadas e incómodas; las embarcaciones que los habían de recoger oscilaban y se mecían en el oleaje; el descenso por las redes se llevó a cabo con cuidado y lentitud. La partida tuvo que demorarse hasta las 04.45.

Los cuatro destructores de control que debían escoltar a las lanchas de desembarco las condujeron hasta una línea de partida situada a unos 4.000 metros de la playa poco antes de las 04.00. Pero no todas las oleadas se hallaban dispuestas. De las treinta y cinco que debían partir de los cuatro transportes, sólo dieciocho y media estaban listas. En una de ellas, tres de sus seis botes no llegaron a la hora fijada y dos de éstos marcharon por su cuenta, arribando tres kilómetros al noreste de donde debía atacar su batallón. Dos oleadas no encontraron al destructor y partieron solas, llegaron a la playa *Blue* en vez de la *Blue 2*.

Hacia las 04.45 partieron las primeras oleadas para hacer su recorrido, en el que invertirían de unos quince a veinte minutos. Se orientaban por las centelleantes luces de los botes de exploración. Al principio no hubo señales de movimiento en tierra. Luego, cuando se hizo más agudo el ruido de las lanchas de desembarco, los reflectores comenzaron a barrer el cielo. Momentos después escudriñaban el mar y localizaban los botes. Acosados, sin embargo, por el fuego de ametralladora de las lanchas de apoyo, se apagaron en el momento preciso en que los primeros hombres saltaban a tierra: eran las 05.00.

En parte por el fuerte oleaje y en parte por inexperiencia de sus pilotos, muchas lanchas chocaron contra la costa y otras muchas llegaron a playas que no eran las asignadas. Treinta y un botes debían conducir las primeras cuatro oleadas a la *Red 2:* de ellos, algunos llegaron a la *Red 2,* otros a la *Red 3* y un grupo a las rocas que separaban una de otra. Muchos fueron levantados y volcados por el oleaje o aplastados contra los acantilados. En total, se perdieron veintiuno. Los hombres que caían al agua iban demasiado cargados y muchos, al no saber nadar, perecieron ahogados.

Las primeras oleadas de la *Red 3* se confundieron, al no estar las señales en sus sitios. Aparecieron en la *Blue 2* y en otras playitas más al Este; de las 33 lanchas de desembarco que componían el grupo se perdieron 16. De un grupo de 25 lanchas de la playa *Blue,* 18 embarrancaron en el primer desembarco. De otras 27 destinadas a esta misma playa sólo se perdieron dos.

La operación de retirar las lanchas de la costa no fue menos complicada, tanto en lo que respecta a las que habían embarrancado en las rocas como a las que habían llegado a las playas. El oleaje, lo apretado del horario y la subida de la marea fueron las causas determinantes. El desembarco fue especialmente arduo en el caso de los camiones, que no arrancaban y tenían que ser empujados. Todas estas dificultades dispersaban a las unidades, separaban a los soldados del equipo, los dejaban inermes y les privaban de comunicaciones. Los efectos de tales pérdidas iniciales se dejarían sentir en las siguientes fases de la operación.



Las lanchas de desembarco y el material se acumulan en la playa de Fedala.

Con todo, algunas tropas lograron superar las dificultades. A las cinco y media, un destacamento del grupo de desembarco de la *Red 2* cruzaba la playa y corría hacia Fedala. Por el camino sorprendió y capturó a una compañía de infantería senegalesa, así como a diez delegados de armisticio alemanes que trataban de huir en un coche. A las seis se encontraba en Fedala y la ciudad estaba bajo control americano.

A pesar del fuego de ametralladora, del naufragio de algunas lanchas de desembarco, y de la confusión producida, las tres compañías de infantería de la playa *Blue* estaban en tierra a las 06.00. En la *Blue 2* sucedía lo mismo con una parte de los efectivos; así con su comandante, que desembarcó a cinco kilómetros de distancia. Sin amedrantarse, la compañía de armas pesadas puso los morteros en posición para atacar la batería de costa de Pont Blondin, su objetivo más inmediato. Simultáneamente, el comandante de otro grupo de desembarco, llegado por error a dicha playa con una sección de morteros y cuatro de fusileros, e imposibilitado de unirse a su unidad, atacó la batería desde el lado opuesto.

Poco después de las 06.00, ya con la ayuda de la luz del día, las baterías abrieron fuego. Fueron contestadas y en parte silenciadas por la artillería naval. El buque insignia *Augusta* apuntó sus cañones al cabo Fadala cuando ya el general Patton se disponía a desembarcar. Su lancha de desembarco, que pendía de la serviola, quedó destrozada por el rebufo de la torreta de popa. Patton tuvo que retrasar tres horas el desembarco a causa de las acciones en que estaba empeñado el *Augusta*.

Tras un duro ataque por el crucero *Brooklyn,* que destrozó el equipo de control de fuego, las unidades que se aproximaban a la batería de Pont Blondin a las 07.30 la obligaban a rendirse. Mientras tanto se organizaron otros elementos de los dos grupos disponiéndose a progresar hacia el interior y establecer la cabeza de desembarco.

Al otro extremo de la bahía los progresos eran más lentos. Un pequeño destacamento que debía haber desembarcado sobre la playa *Yellow* al amanecer, para tomar por sorpresa una batería pesada antiaérea que protegía el cabo, no llegó nunca a su destino. La infantería que avanzaba hacia el cabo de Fedala desde la ciudad quedó detenida por dicha batería... y por el fuego naval de sus propios compatriotas. Hubo que transmitir una petición para que cesara éste y poder progresar. Otras unidades que aún estaban desembarcando y se veían hostigadas por los cañones del cabo hicieron una petición en sentido contrario. Finalmente, un ataque de infantería apoyado por cuatro carros ligeros consiguió, hacia el mediodía, la rendición del centro de control de fuego y de las piezas.

El batallón del grupo de desembarco que había arribado a la playa *Blue* logró, a pesar de todas las pérdidas, atravesarlas y organizarse al romper el día. Luego, progresó hacia el Sur para ganar las alturas por detrás del ferrocarril Casablanca - Rabat. Al caer la tarde había establecido una posición de nueve kilómetros de profundidad que dominaba la carretera de Casablanca a Rabat y protegía el flanco Sur de la cabeza de desembarco.

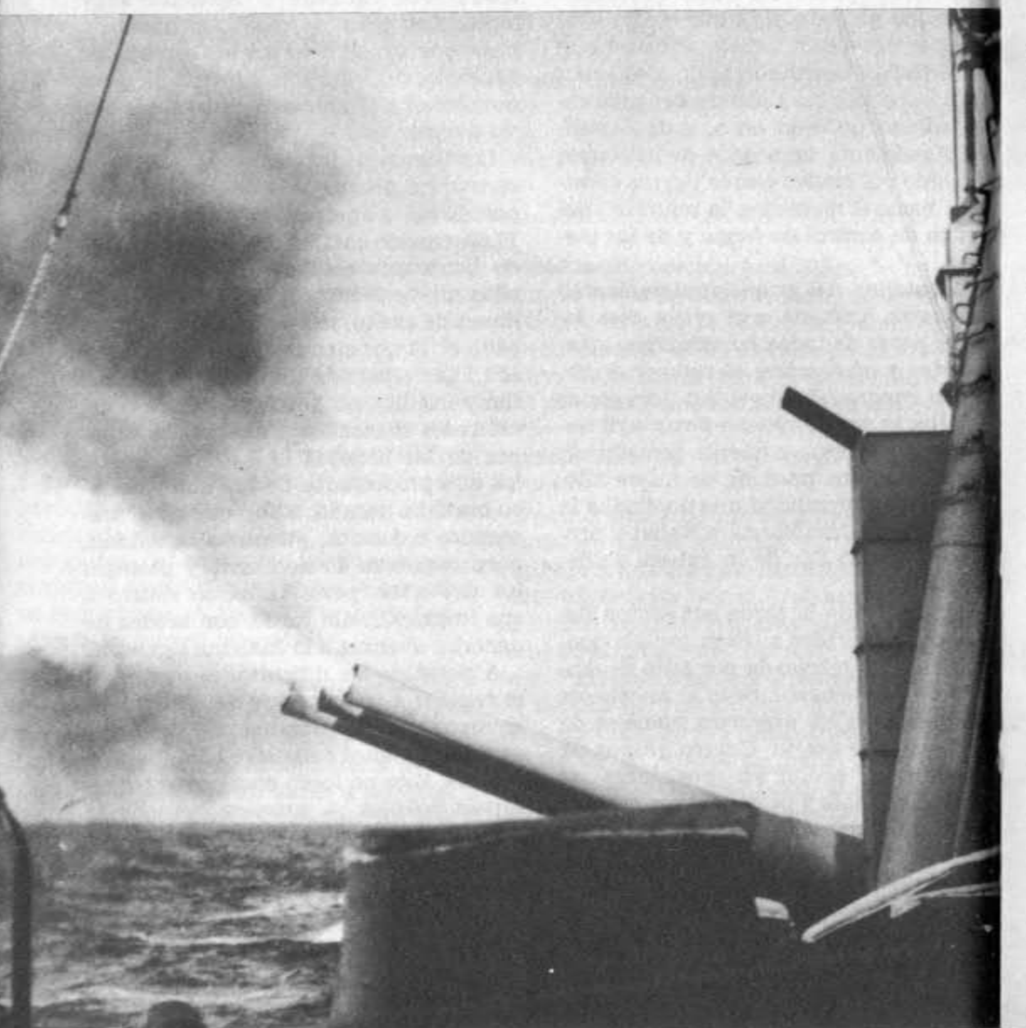
Durante toda la tarde estuvieron llegando las unidades a tierra, pero la operación se vio retrasada por falta de lanchas de desembarco. Sólo al anochecer se alcanzaron los objetivos iniciales de los grupos de asalto. Cuatro grupos de desembarco ocupaban posiciones al Oeste de Fedala y protegían los accesos de Casablanca, otros dos cubrían el Sur y el Este, y otro se mantenía agrupado en reserva próximo a las playas. Las posiciones no estaban tan a vanguardia como indicaba el plan. Las había retrasado el general J. W. Anderson, comandante del Grupo de Ataque Central. Las graves pérdidas de lanchas habían obstaculizado la descarga del material y abastecimientos necesarios. Como se había dado prioridad a los vehículos de combate, la escasez de medios de transporte era grande. Las peticiones urgentes de armas y material para sustituir las pérdidas sufridas en el desembarco trastornaban los planes de descarga. El día - D por la mañana, las actividades se desarrollaron a un ritmo muy lento. Se tropezó con alguna resistencia e incluso atacó la aviación francesa. La creación de los depósitos de munición, carburante, raciones y agua fue muy lenta. Los jefes de playa se afanaron para que llegaran todas las lanchas de desembarco durante la marea baja; pero no podían comunicarse con las restantes playas.

Los barcos de transporte se acercaron cuanto fue posible para acortar los tiempos de ida y vuelta. Pero aún así, a las 17.00, cuando casi las dos quintas partes de las tropas estaban en tierra, entre ellas nueve décimas partes de los batallones de asalto, sólo se había desembarcado el 16 por ciento de los vehículos y el 1,1 por ciento de los abastecimientos. Sin vehículos no podía atenderse a las unidades avanzadas. Faltaban los cañones de las baterías de artillería ligera, los autopropulsados de 155 mm y diverso material pesado. Hubo que hacer tremendos esfuerzos, ya en la oscuridad, para conseguir lo necesario y proteger los depósitos; pero Anderson retuvo a sus tropas aquella tarde, con la idea de hacerlas avanzar a la mañana siguiente.

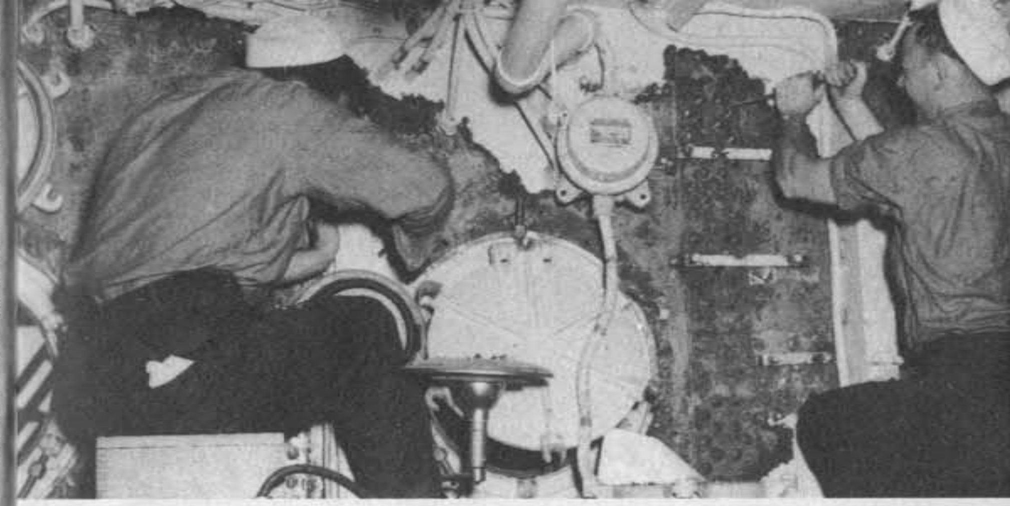
A pesar de las dificultades anotadas, la rapidez e importancia del desembarco americano sorprendieron y desmoronaron los planes defensivos del Ejército francés. Este no logró concentrar las reservas móviles. A primera hora de la mañana, un miembro del Estado Mayor del general Patton, el coronel William H. Wilbur, intentó acercarse al Almirantazgo de Casablanca con una bandera de tregua, pero al llegar oyó el rugir de la

artillería naval. Al desembarcar Patton en Fedala por la tarde, el comandante francés le pidió que enviara un representante para solicitar la rendición de la ciudad: el Ejército francés no deseaba luchar contra los americanos. Acudió, pues, el coronel Gay, con la bandera de tregua. Fue recibido cordialmente por los jefes del Ejército, pero no por el almirante Michelier, quien se negó a verle.

Las fuerzas navales y aéreas francesas entraron en acción poco después del amanecer. Al rayar el día, el portaviones *Ranger* puso en el aire una escuadrilla de bombarderos en picado, dos de caza y nueve hidroaviones catapultados, con la misión de ejercer la vigilancia antisubmarina y atacar las baterías antiaéreas y aeródromos. Poco después de las siete despegaron los aviones de señalización que dirigirían el fuego naval. Dos submarinos salieron del puerto. Los cañones de grueso calibre del *Jean Bart*, reforzados por las baterías de costa del cabo El Hank, dispararon, a su vez, sobre los cruceros del grupo de cobertura naval.



La lancha de desembarco de Patton resultó destruida al abrir el Augusta **fuego sobre el cabo de Fedala.**



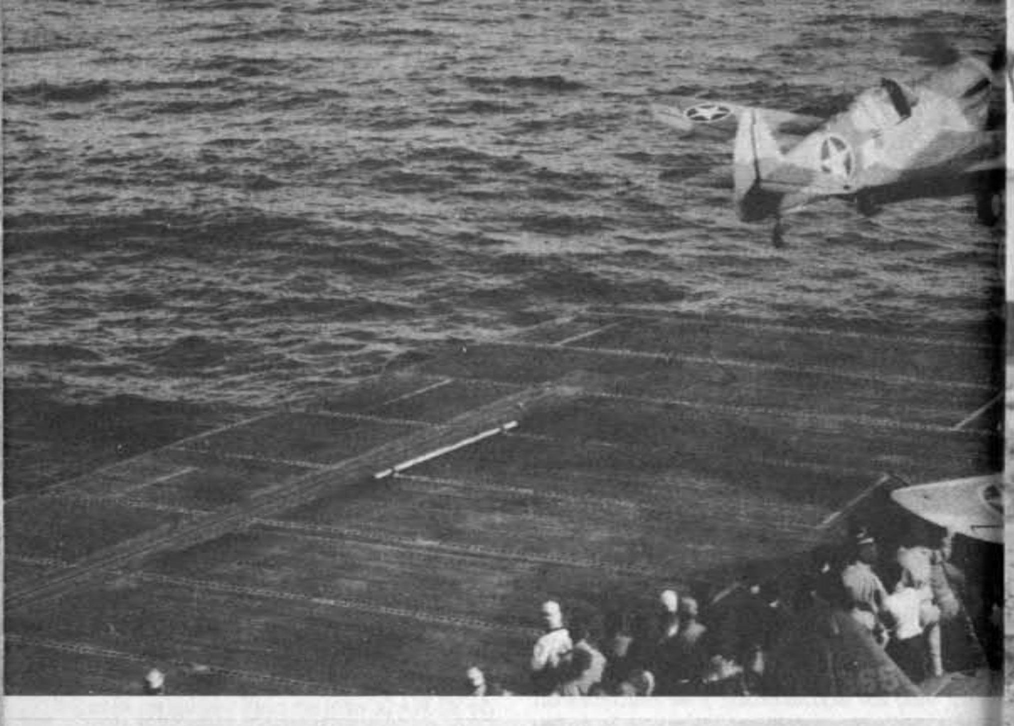
Supresión del aislamiento de corcho de las paredes del USS Augusta **como medida de protección contra incendios.**

En media hora, el fuego de los buques americanos puso fuera de combate los cañones principales del *Jean Bart*. También las baterías de costa quedaron silenciosas durante algún tiempo. Bombarderos en picado y cazas atacaron, a su vez, los aeródromos y se enfrentaron a la aviación francesa, logrando la superioridad aérea en una zona que abarcaba hasta Port Lyautey. Mientras tenían lugar los combates entre los buques y el *Jean Bart* y las baterías de costa de Casablanca y Fedala, salieron del puerto, envueltos en una cortina de humo, siete destructores franceses, que atacaron a dos de los transportes y a las lanchas de desembarco que se dirigían a la playa *Yellow*. Resultó tocado uno de los transportes, y ambos se vieron obligados a retirarse al abrigo de los cruceros americanos. Los destructores franceses se vieron obligados entonces a regresar a puerto. Una hora después, tres de ellos intentaron salir de nuevo, pero fueron rechazados.

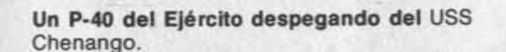
Luego salió el crucero *Primanguet*. El grupo de cobertura americano se vio empeñado durante gran parte de la mañana en un duro duelo con las baterías de costa y con los buques y submarinos que levaban anclas. Los destructores resultaron tocados, el *Primanguet* resultó con graves daños y más tarde se incendió. Al caer la tarde, la marina americana había vencido la amenaza de las fuerzas navales francesas; pero las baterías de El Hank aún se mantenían en acción.

Al día siguiente, D más 1, a las 07.00, las unidades, con cuatro batallones en cabeza, comenzaron el avance hacia Casablanca por la zona comprendida entre las carreteras Rabat - Casablanca y Fedala - Casablanca. Uno de los batallones se situó al Este de Fedala para proteger todo intento de contraataque procedente de Rabat. El grueso encontró escasas fuerzas francesas y muy poca resistencia, aparte algunas pasadas de la aviación. El avance se vio finalmente detenido a unos nueve o diez kilómetros de la ciudad por falta de armas de apoyo, medios de transporte y material de transmisiones. Excluidas las transmisiones de artillería, el regimiento del flanco derecho no estaba muy mal, pero el del izquierdo carecía de artillería y sus únicos medios de transporte eran cinco jeeps 3/4. Por la tarde se utlizaron los vehículos del grupo que protegía Fedala para poder desplazar la artillería y acarrear munición; el avance sobre Casablanca se reanudó a media noche.

El 9 de noviembre empezó a utilizarse parte del puerto de Fedala, con lo que







Un P-40 del Ejército despegando del USS Chenango.

se incrementó considerablemente la actividad. Por la tarde se inició en uno de los muelles la descarga de los vehículos de un regimiento acorazado. Los hombres tuvieron que esforzarse para descargar todo cuanto fuera posible y con arreglo a cierto orden. Hacia las 17.00 estaban ya en tierra el 55 por ciento de los hombres, el 31 por ciento de los vehículos y el 3,3 por ciento de abastecimientos. Podía reanudarse el ataque sobre Casablanca.

La intención del general Anderson al ordenar la marcha nocturna era aproximarse a las defensas periféricas. Los soldados estaban cansados, pues las armas y municiones pesaban todavía en gran parte sobre sus espaldas. El regimiento del flanco derecho, que avanzaba por la carretera costera como eje central, distaba unos nueve kilómetros de las defensas francesas. El del flanco izquierdo se hallaba algo más alejado: tenía que dirigirse hacia el Sudoeste, alcanzar una línea de colinas que se abría detrás de Casablanca, ocupar un puesto avanzado en un cruce de carreteras y luego continuar hacia el límite Sur de la ciudad, a caballo de la carretera principal a Marraqués.

Las fuerzas de la costa llegaron a las afueras de la ciudad poco después del amanecer. Su avance, sin embargo, bajó un tanto su ritmo, al estar el llano dominado por el fuego de armas ligeras francesas. Las fuerzas del centro cruzaron el pueblecito de Ain Sebaa, situado en la confluencia de la carretera costera y la que conduce a Rabat, poco después del amanecer, y ocuparon un puesto avanzado francés. Con la llegada del día también ellas cayeron bajo el fuego de armas ligeras y de artillería. Resultaron heridos dos capitanes y el batallón tuvo

El crucero USS Wichita **resultó partido en dos por los proyectiles del** Jean Bart **durante el ataque de Casablanca.**

NO ES CIERTO EL CA-45 WICHITA FUE COMISIONADO EN 1939 Y DADO DE BAJ[A] EN 1947

El Jean Bart **(a la derecha) en el puerto de Casablanca. El crucero francés** Primanquet **arde a la izquierda.**



que desplegar en tres grupos: uno se dirigió hacia las alturas de la izquierda, al mando del comandante del batallón, mientras los otros dos marchaban bordeando los edificios. Por la noche, un grupo de artillería de campaña tomó posiciones en Ain Sebaa. Cuando al amanecer abrió fuego para apoyar a la infantería, las piezas francesas de 75 y 90 mm, algunas situadas a menos de un kilómetro a un flanco, dispararon sobre él mientras la infantería atacaba a las dotaciones con ametralladoras y granadas. En medio de una gran confusión, las piezas retrocedieron casi un kilómetro hacia el Este. Las desperdigadas secciones de infantería que habían buscado refugio en las edificaciones se retiraron asimismo al poblado y establecieron defensas alrededor de la artillería. Por la mañana, dos corbetas francesas bombardearon las posiciones desde el mar hasta que el *Augusta* logró rechazarlas a puerto.

Hacia el mediodía, un tercer batallón avanzó con el apoyo de carros hasta las posiciones de Ain Sebaa, las rebasó y se dirigió sobre los cuarteles del Camp de la Jonquiere, que se encontraban defendidos por la artillería francesa. Al caer la noche ocupaba posiciones a unos centenares de metros del objetivo, dispuesto a efectuar un asalto con las primeras luces del nuevo día. Algunos prisioneros franceses declararon que se les había ordenado retroceder.



Tropas americanas avanzando desde Fedala hacia Casablanca.

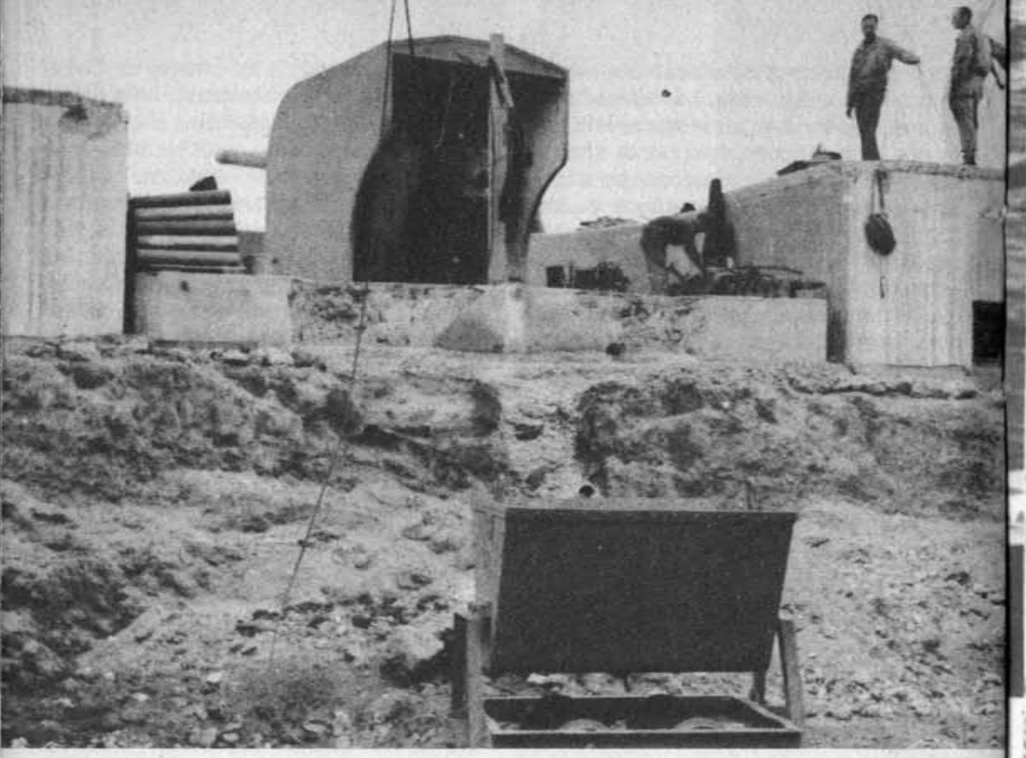
En el flanco izquierdo, las patrullas de reconocimiento informaron de una posición francesa organizada en un poblado próximo al cruce de carreteras de Tit Mellil. Con el fin de no dejar a su retaguardia un destacamento de efectivos desconocidos, el jefe del regimiento detuvo el avance para atacar la posición a la mañana siguiente. La defensa estaba organizada con protecciones de hormigón. Con el apoyo de cañones anticarro de 37 mm, ametralladoras pesadas y morteros de 81 mm, el ataque de tres batallones por ambos flancos del poblado limpió la posición. Los franceses se retiraron hacia la ciudad bajo el fuego de las ametralladoras pesadas y los 37 mm de alto explosivo. No obstante, habían conseguido retardar el avance durante casi todo el día, por lo que el regimiento no pudo alcanzar las defensas próximas a Casablanca hasta poco antes del amanecer.

Patton era apremiado con insistencia por Eisenhower; en Orán y Argel, los combates ya habían terminado. Para las 07.30 del 11 de noviembre, estaba previsto un ataque coordinado apoyado por la artillería naval, la aviación de los portaviones y la artillería de campaña. Pero a las 02.00 surgió de las afueras de Fedala un automóvil procedente de la dirección de Rabat, con las luces encendidas y uno de sus ocupantes tocando una gaita y agitando una bandera blanca. Traía órdenes del general Lascroux para que las fuerzas francesas de Casablanca cesaran en el fuego. Se le permitió el paso a través de las líneas americanas, con la advertencia de que al amanecer se iniciaría el ataque. Poco antes de la hora H, cuando ya los buques ocupaban sus posiciones para iniciar el bombardeo y los aviones se disponían en los portaviones, llegaron los enlaces del mando francés dando su conformidad a la interrupción de la lucha y proponiendo una conferencia para establecer ese mismo día las condiciones.

Además del retraso ocasionado por la escasez de vehículos y abastecimientos, la operación se había visto dificultada por la falta de apoyo de la aviación con base en tierra. Estaba previsto disponer de ella en el aeródromo de Port Lyaytey, que debía tomarse el día - D. ¿Qué había sucedido?

La finalidad del asalto sobre Port Lyautey, unos ciento cincuenta kilómetros al Norte, era disponer de un buen aeródromo que apoyara la acción principal sobre Casablanca. La ciudad de Port Lyautey se encuentra a unos seis kilómetros al interior, en un angostó meandro del Uad Sebu. La distancia que recorre el río hasta el mar es de unos quince kilómetros. El aeródromo se encuentra justo al Norte de la ciudad èn las llanuras próximas al río. En la desembocadura del Sebu se encuentra Mehdia, pequeño puerto artificial con una colonia veraniega. El río estaba cortado por una barra de arena a kilómetro y medio aguas arriba de la desembocadura. Elevadas dunas cubrían las playas de Mehdia. Posiciones de ametralladora y artillería protegían la entrada al puerto y el acceso al río. En el propio puerto, una barra de arena limitaba el acceso de los barcos con más de diecinueve pies de calado.

A falta de elementos aerotransporta-

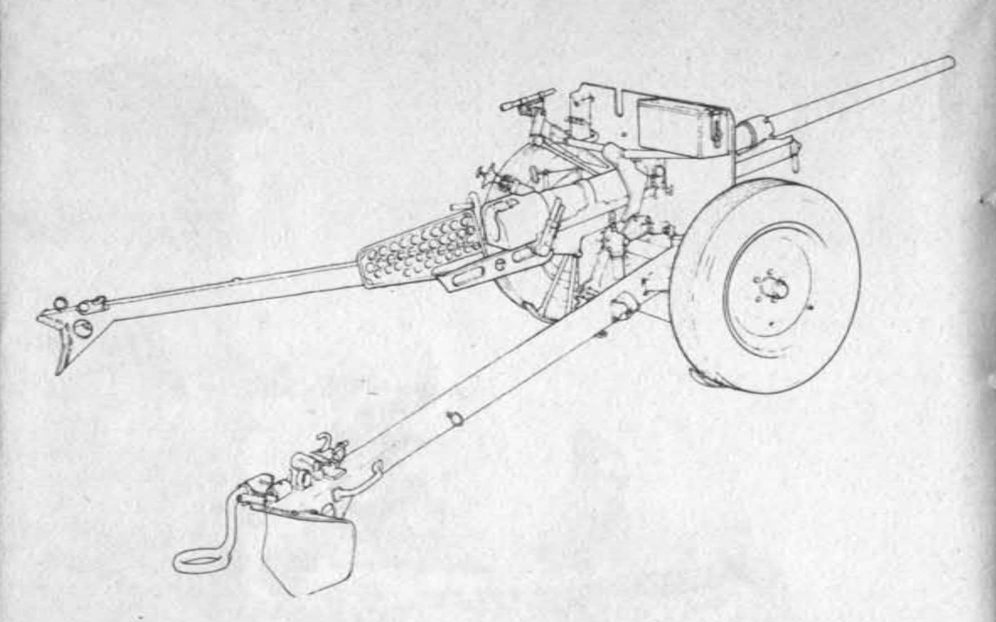


Una de las baterías de costa francesas se entrega a las fuerzas americanas.

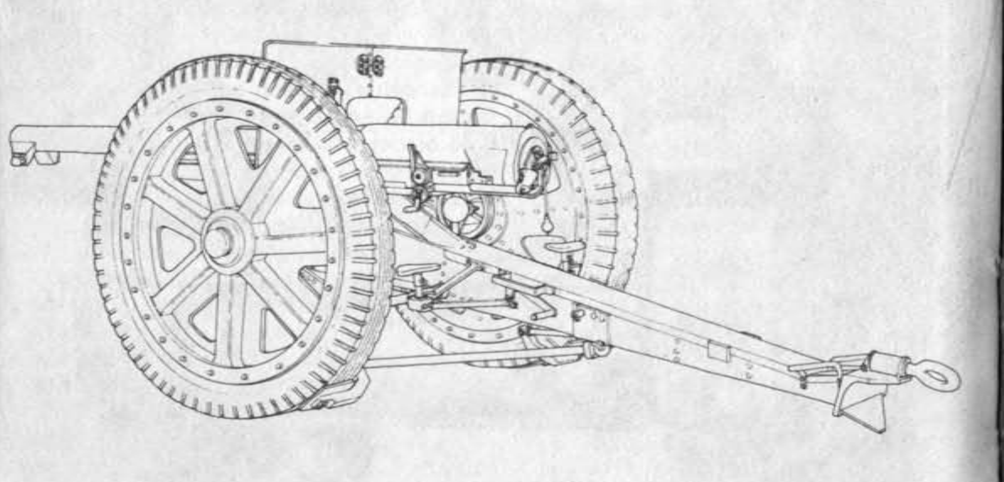
dos, Port Lyautey y su aeródromo sólo se podían tomar mediante una acción por tierra. Cuando el Grupo de Ataque septentrional se separó del grueso de la Agrupación de Fuerzas Occidental, en la tarde del 7 de noviembre, tenía ante sí una acción cuyo éxito dependía de que los destacamentos de asalto ganaran rápidamente la tierra y desarticularan las instalaciones defensivas antes del amanecer. Luego tendrían que dejar libre la desembocadura del río y avanzar rápidamente hacia el interior para tomar el aeródromo desde ambos flancos.

No faltan playas en la zona de Mehdia; al Sur de la desembocadura hay una de arena que se extiende varios kilómetros, al Norte otra más estrecha pero asimismo de gran longitud. Al interior y a la altura de la playa Sur una estrecha y alargada laguna discurre entre un bosque de pinos enanos y unas alturas arenosas paralelas a la costa. Al Sur de la laguna y junto a ella pasa una carretera que atraviesa la escarpadura por uno de los escasos accesos existentes, de poco menos de 200 metros de ancho. Sólo un kilómetro separa el río del extremo Norte de la laguna. La parte que mira al mar está cubierta de pinos, y la del interior cortada por la escarpadura, que llega hasta 200 metros del río. En las alturas había baterías de costa pesadas, defendidas por posiciones de ametralladoras y antiaéreas; en lo más alto y junto al río estaba la Kasba, antiguo fuerte árabe, que enlazaba con las modernas fortificaciones mediante trincheras. El sistema defendido dominaba los accesos desde el mar al Uad Sebu, las playas, el puerto, cuyos dos rompeolas, al Norte y al Sur de la desembocadura, se adentraban casi mil metros en el mar,

Unidad de carros americana a su entrada en Casablanca.



Cañón contracarro americano M3 de 37 mm. Calibre: **37 mm.** Peso con vaina: **1,60 kg.** Peso del proyectil: **0,85 kg.** Velocidad inicial: **760 a 900 m/seg según tipo de proyectil.** Alcance: **Máximo 1.370 m.** Elevación: **–10° a +15°.** Giro: **30° a izquierda y derecha.** Peso en posición de fuego: **450 kg.** Longitud: **3,90 m.** Anchura: **1,53 m.** Altura: **0,93 m.**



El cañón de campaña de 75 mm., la mejor pieza de la artillería francesa de la Primera Guerra Mundial, continuó en servicio durante la Segunda pero con una nueva cureña adaptada a los nuevos medios de transporte de la época. Aunque era un arma eficaz, había quedado rebasada totalmente por las nuevas piezas. Peso: **1.200 kg.** Cadencia de fuego: **6 disparos/minuto.** Peso del proyectil: **7,5 kg. (metralla).** Elevación: **–10° a +19°.** Alcance: **6.850 m.**

y el propio río, con su barra protectora.

Los planes del general Truscott tenían que considerar no sólo la toma del aeródromo, sino también la apertura del río para dar acceso a los petroleros, con miras al abastecimiento de los aviones. Se había previsto efectuar cinco desembarcos con efectivos, cada uno, de una compañía dos horas antes del amanecer. Las unidades tomarían tierra al Sur del río, donde penetrarían a través de los desfiladeros y ocuparían las defensas estáticas antes de que pudieran reaccionar, y al Norte, como maniobra de apoyo, donde ocuparían las defensas próximas a la barra y progresarían rápidamente hacia el interior para dominar el aeródromo desde la orilla del río frente al mismo. Al amanecer, todo debía estar dispuesto para que en las playas y el puerto desembarcara el grupo acorazado, con sesenta y cinco carros ligeros. Un batallón utilizaría las playas situadas al Sur de la laguna y avanzaría hacia el interior, hasta las alturas en que se encontraba Port Lyautey, para dominar el aeródromo desde el Sur. En la tarde del día - D se tomaría el aeródromo.

Ocho barcos de transporte alojaban a los 9.000 hombres de la operación. Iban escoltados por el acorazado *Texas*, el crucero ligero *Savannah*, el buque escolta *Sangamon* y nueve destructores. Formaban parte también del convoy el portaviones *Chenango*, con setenta y seis P-40 que pasarían al aeródromo, el *Contessa*,petrolero especial de escaso calado que se incorporó el día - D, y el destructor *Dallas*, acondicionado como transporte de tropas, que llevaría un grupo de asalto por el río hasta el mismo aeródromo.

Aún brillaban las luces en la playa cuando llegó el convoy, poco antes de la medianoche, y se dispuso a reagruparse a unas nueve millas, para situar los barcos de transporte frente a la zona de desembarco. En la maniobra, sin embargo, se perdió el enlace, fallando la concentración. Cinco de los barcos tenían que facilitar las lanchas de desembarco para el transporte de los soldados de los otros tres. Las tentativas de reagrupamiento en la oscuridad no llevan más que a la confusión. El comandante en jefe fue de un barco a otro para cerciorarse de la situación y al fin decidió retrasar la hora H de las 04.00 a las 04.30 y utilizar las lanchas que pudieran reunirse, improvisando las oleadas que habían de seguirlas.

No se consiguió la sorpresa. Cuando el convoy se encontraba anclado en la zona de reunión, pasaron junto a él varios pesqueros franceses; uno por lo menos dio la señal de aviso a la costa. El retraso en el trasbordo a las lanchas suponía que casi estaría amaneciendo cuando llegaran a tierra. Los franceses dispondrían de tiempo suficiente para reforzar las defensas, que normalmente permanecían reducidas. Sabían de algunos desembarcos realizados horas antes en la costa mediterránea y quizá tenían conocimiento también de los despachos de Roosevelt y Eisenhower retrasmitidos por Londres. En esta zona disponían de un regimiento de infantería con casi unos 3.000 hombres y artillería. A pocas horas de distancia, al Sur, en Rabat, había una unidad mecanizada de caballería, con 1.200 hombres, y parte de un batallón de carros con 45 unidades. Presto a intervenir, también en el interior, en Mequinéz, a unos ciento veinte kilómetros, había otro medio batallón de carros. En cinco días podrían llegar desde estas plazas otros dos regimientos.

La designación de las playas fue: *Yellow*, a unos tres kilómetros al Sur de la laguna; *Blue*, a la altura del extremo Sur de la laguna; *Green*, inmediatamente al Sur de la boca del puerto; *Red 2*, al Norte del puerto y *Red*, unos siete kilómetros al Norte. En el interior del río se encontraban la *Brown* (Marrón), próxima a la barra, y la *Brown 2*, ya en el río, frente al aeródromo.

A pesar de haber fallado la sorpresa, de los retrasos ocasionados por los errores de navegación y la confusión, que obligarían a desembarcar a plena luz, y de la prohibición, por razones políticas

de apoyo naval, el general Truscott decidió llevar adelante los planes, con la única variación del horario. Intervendrían tres grupos de desembarco tipo batallón del 60 Regimiento (9ª División de Infantería) y un grupo acorazado formado por el 1er Batallón reforzado del 66 Regimiento Acorazado, y diversas unidades de apoyo de Ingenieros y Transmisiones, así como parte del Duodécimo Mando de Apoyo Aéreo, encargado de poner el aeródromo en estado operativo. El mar se encontraba en extremo calmado y el oleaje era suave.

El primer desembarco, al rayar el día, lo protagonizó un equipo no combatiente que trataría de evitar la lucha. Dos valerosos soldados, el coronel Demas F. Craw y el comandante Pierpont M. Hamilton, llegaron a tierra con un jeep cuando las baterías ya abrían fuego sobre los grupos de asalto. Llevaban bandera blanca y deseaban ver al coronel Charles Petit, comandante de Port Lyautey. Se encontraron con los franceses junto a la Kasba y éstos los condujeron a la ciudad. Minutos después, en un cruce de carreteras de las afueras, una ametralladora abrió fuego sin previo aviso. En la acción resultó muerto Craw; Hamilton fue llevado al Cuartel General de Petit. Aunque recibido con amabilidad, no se le dio una respuesta clara. Una llamada telefónica al general de división Mathenet, en Mequinez, pareció ofrecer algunas esperanzas, pero nada más.

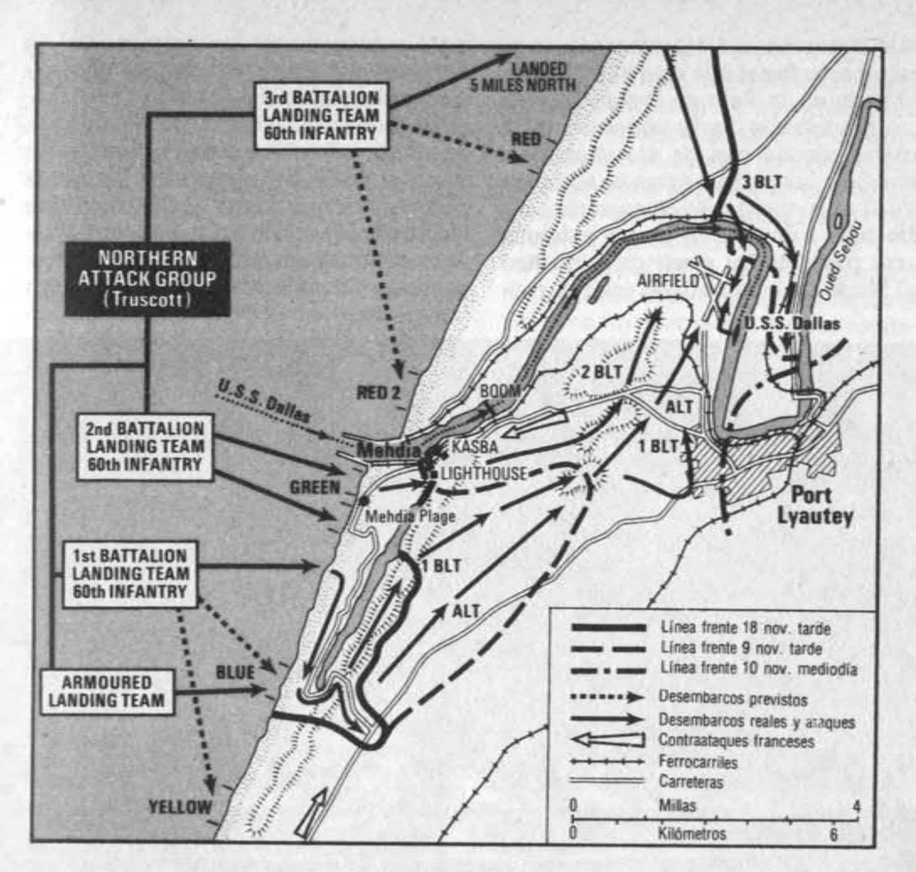
A la vista del desgraciado comienzo, los grupos de asalto se dispusieron a acercarse a las playas poco antes de las primeras luces, con sólo una hora y media de retraso. Desgraciadamente, en su mayoría llegaron a playas equivocadas. El 1.er Grupo de Desembarco, que tenía que arribar a las playas *Yellow* y *Blue*, lo hizo unos tres kilómetros al Norte, no lejos de la playa *Green*, llegando la segunda oleada antes que la primera. Su misión consistía en romper por los accesos al Sur de la laguna, para cortar transversalmente las alturas que conducen a Port Lyautey, dejando una pequeña cabeza de desembarco para apoyar las siguientes oleadas del grupo acorazado. El desembarco y la organización en tierra comenzaron a las cinco y media, descendiéndose hacia el Sur para bordear la laguna; hacia las diez y media, el grueso se encontraba en las alturas y avanzaba hacia la ciudad. Hasta entonces no había hallado resistencia. Se dejó un destacamento para bloquear la carretera de Rabat y se situó una batería de obuses junto a los accesos para apoyar el avance.

Pero en vez de dirigirse directamente hacia el Noreste, la unidad se encaminó hacia el Norte por la cresta de las colinas. A mediodía tropezó con una posición de ametralladoras, que frenó su avance hasta bien entrada la tarde. Poco antes de anochecer la artillería de campaña logró desalojar a los franceses. El batallón tuvo que hacer noche en el lugar.

En el centro, el 2.º Destacamento de Desembarco arribó a la playa asignada, tocando tierra la primera oleada casi al mismo tiempo que el 1.er Destacamento, que casi se confundió con él antes de dirigirse hacia el Sur. A la llegada de la segunda oleada, un reflector iluminó el bote señalizador, cayó un cohete de señales y las baterías de costa iniciaron el fuego sobre el bote y destructores de escolta. Al poco tiempo fueron silenciadas por las descargas de uno de los destructores. Al amanecer, dos aviones franceses hicieron diversas pasadas por las playas, disparando sobre las lanchas de desembarco y tropas.

En cuanto hubo visibilidad, las baterías de costa reanudaron el bombardeo de los barcos de transporte, obligándolos a adentrarse en el mar y a doblar así la distancia que tenían que recorrer las lanchas de desembarco.

Bajo el fuego iniciado ya con su primer desembarco, los grupos de asalto del 2.º Destacamento de Desembarco pudieron refugiarse y reagruparse junto a la carretera de la costa. Aquí se les unió un destacamento enviado para abrir la barra del río, al que el fuego de ametralladoras pesadas y de armas ligeras le había hecho retroceder antes de conseguir su objetivo.



Los desembarcos de Mehdia y Port Lyautey.

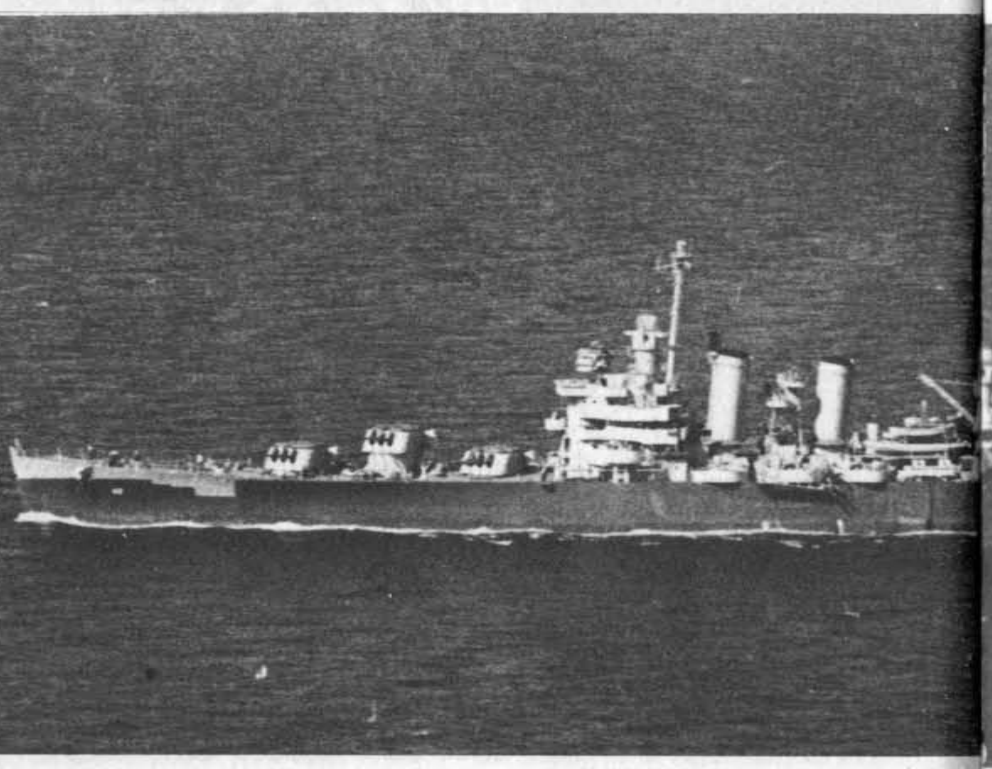
Cuando se dispusieron a salir para ganar las alturas, fueron saludados por las violentas explosiones de la artillería naval de sus propios buques, que se producían cien metros a vanguardia. No se trataba de un apoyo coordinado, sino de una acción de contrabatería para silenciar los cañones de costa. Las bisoñas tropas, sin la menor idea de lo que estaba ocurriendo, se pusieron a cubierto. Reorganizadas de nuevo, e interrumpida la acción de la artillería naval, prosiguieron en dirección a las trincheras de las colinas y a la Kasba, viéndose obligadas a replegarse cuando el fuego naval se reanudó sin aviso.

Un tanto contrariadas, lograron al fin reorganizarse. Pero la confusión en las órdenes les llevó demasiado al Este y rebasaron la Kasba, llegando hasta un grupo de cabañas; aquí se vieron frente a un contraataque organizado por la tarde, tras la llegada de nuevos efectivos franceses. Al anochecer, los soldados retrocedían en grupos; algunos cayeron prisioneros y los demás establecieron una posición junto al faro, en lo más alto de las colinas de la Kasba.

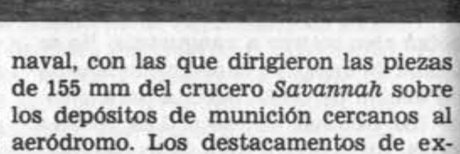
Durante la noche, los franceses continuaron el fuego. Fueron silenciados, no obstante, por un solo hombre, el segundo teniente S.W. Sprindis, oficial de anticarros que, marchando de un lugar a otro, disparaba su bazoka dando la sensación de ser una batería entera la que estaba en acción.

A la izquierda, el 3.er Destacamento de Desembarco fue el que más sufrió por la confusión en la zona de transporte. No logró organizarse hasta las cinco de la mañana, siendo casi de día cuando se acercaba a las playas. Estas se hallaban envueltas en niebla. Su comandante decidió dejar a un lado los planes y desembarcar parte de los efectivos en la *Red 2*, al Norte de la entrada al puerto, consolidando la posición para luego desembarcar en la playa *Red*. Cuando sus hombres se dirigían a la costa, fueron atacados por dos aviones, perdiéndose dos botes, aunque no se produjeron bajas. Una vez en tierra, comprobaron que se encontraban a unos ocho kilómetros al Norte de donde debieran estar. Las unidades se diseminaron en las dunas para protegerse de los aviones, dos de los cuales fueron abatidos por el fuego de ametralladora.

En tierra no hubo resistencia. Una vez reunidos sobre las colinas, marcharon hacia el Sur con el equipo. Sin oposición alguna llegaron hasta las alturas que dominaban el río y, en la otra orilla, estaba el aeródromo. Allí establecieron estaciones de radio para control del fuego



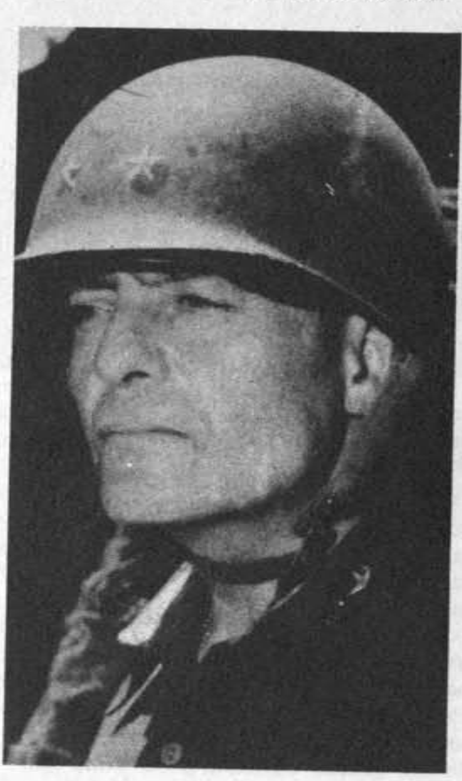
El USS Savannah, **cuya artillería apoyó el aeródromo de Port Lyautey.**



naval, con las que dirigieron las piezas de 155 mm del crucero *Savannah* sobre los depósitos de munición cercanos al aeródromo. Los destacamentos de exploración no encontraron tropas ni posiciones defensivas en las proximidades, pero comprobaron que el puente sobre el Sebu había sido minado e iba a ser defendido. Sin tropezar con ningún obstáculo, desplegaron en la playa, se abrieron un camino a través de las dunas y escarpaduras y, construyendo una pista, alcanzaron los puntos próximos al río. Antes de la medianoche lograron situar en posición una batería de campaña. Los semioruga habían traído botes de goma para su empleo en un asalto a través del río.

Al caer la tarde del día - D, la situación del general Truscott no era muy favorable. Aunque estaba en tierra desde el mediodía, las transmisiones eran deficientes y el control de las unidades ofrecía dificultades. El grupo principal no había logrado alcanzar ninguno de sus objetivos, estaba amenazado por contraataques y su moral era baja. La unidad del flanco derecho se encontraba demasiado al Sur sobre lo previsto. La barra del río todavía estaba abierta. Al atardecer el viento había arreciado, el mar se rizaba y los barcos de transporte estaban demasiado lejos para mantener el adecuado ritmo en los abastecimientos. En tierra había pocos carros y escaseaba el material pesado. Sólo el 3.er Destacamento de Desembarco se econtraba, más o menos, en las posiciones que debía ocupar desde mediodía y en bases adecuadas para el cumplimiento de su misión.

En el curso de la noche, Truscott reagrupó las fuerzas disponibles de las playas para reforzar el 2.º Destacamento situado en el centro, y adelantó los siete carros ligeros, únicos de que disponía, para protegerse del posible ataque francés a lo largo de la carretera de Rabat. Dispondría del apoyo de fuego del *Savannah* desde el amanecer para responder a los ataques acorazados franceses. Esa misma noche llegaron nuevos carros a la playa, que por la mañana se in-



El general L.K. Truscott, responsable de la captura del vital aeródromo de la ciudad.





El USS Dallas desembarcando un grupo de asalto a orillas de Uad Sebu para la toma del aeródromo próximo.

corporaron a las fuerzas que atacarían la carretera de Rabat. La acción duró todo el día, decayendo al atardecer y manteniéndose el flanco.

Durante casi toda la jornada se produjeron también combates junto a la Kasba. El 2.º Destacamento de Desembarco, reforzado y reorganizado, logró contener varios contraataques con la ayuda de las piezas navales, pero hubo de mantenerse en las posiciones del faro, sin hacer progreso alguno. El 1.er Destacamento de Desembarco logró alcanzar una colina que dominaba Port Lyautey desde el Oeste, apoyado en su acción por el fuego naval y aéreo. Por la tarde comenzó a reorganizarse para un nuevo ataque en dirección al aeródromo apoyado por un pequeño grupo de carros, pero un avión americano arrojó por error dos bombas sobre las tropas y elementos desconocidos comenzaron a disparar sobre ellas.

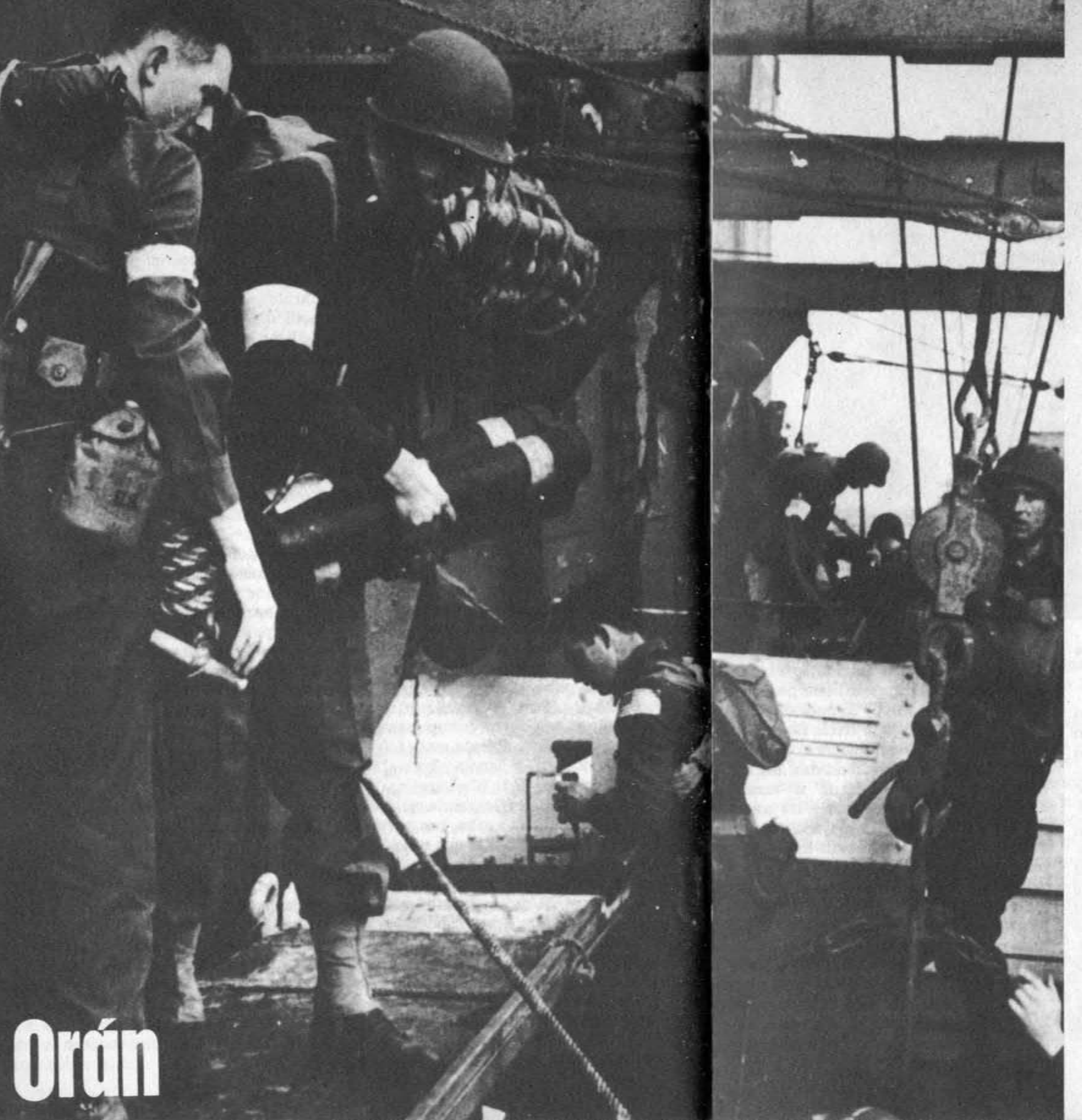
Al otro lado del río, el 3.er Destacamento de Desembarco atacó el aeródromo con fuego de 105 mm y realizó acciones contrabatería. Los botes y piezas de asalto quedaron dispuestos para el cruce por la noche.

Y así acabó el segundo día, con la mayor parte de las unidades situada cerca de los objetivos que debían haber alcanzado el día - D. Una compañía del 3.er Destacamento cruzó el río por la noche y se protegió junto a la orilla Sur. Otras dos intentaron, sin conseguirlo, ocupar el extremo occidental del puente que conducía a Port Lyautey. Entre tanto, y con cierto desorden, el 1.er Destacamento logró ganar las alturas que dominaban el aeródromo desde el Sudoeste. Por la mañana se logró capturar al coronel Petit y a un oficial de la Plana Mayor del 1.º de Tiradores Marroquíes. Petit ordenó el cese del fuego al regimento; en realidad, había evidentes muestras de que la mayoría de los franceses se oponían a toda resistencia.

Poco antes, durante la noche, un equipo de demoliciones se había acercado a uno de los extremos de la barra logrando cortarla, aparentemente en su totalidad. Al amanecer, el *Dallas*, con un equipo de incursión a bordo, se adentró en el río desde un mar movido y cuando la marea bajaba. Lo dirigía un práctico traído especialmente de Marruecos para este cometido por la Oficina de Servicios Estratégicos. Con las primeras luces del día alcanzó la barra, comprobándose que no había sido abierta en su totalidad. Rozando con el fondo y bajo el fuego de los cañones de la Kasba, el navío presionó contra ella, logrando rebasarla y continuar aguas arriba. Los proyectiles lo persiguieron hasta que quedó desenfilado de la Kasba, si bien aún siguió recibiendo fuego de ametralladoras desde las colinas, al que respondió con sus propias piezas. De esta forma recorrió sin recibir daño alguno un meandro en forma de herradura, dejó atrás a la compañía del 3.er Destacamento que se protegía junto a la orilla Sur y rebasó la pista de aterrizaje, hasta situarse junto al extremo Sur del aeródromo. Las piezas situadas junto al puente abrieron fuego, pero el *Dallas* logró silenciarlas, con el apoyo de un hidroavión. El equipo de incursión ocupó los botes, desembarcó y atacó el aeródromo. Mientras esto se producía en el Este, la compañía del 3.er Destacamento se aproximó desde el Norte. Por fin, a las 08.00 del día - D más 2, el aeródromo quedó limpio de franceses y en manos americanas.

La artillería de campaña, el fuego naval y los bombarderos en picado atacaron en acción coordinada las baterías que tenían alcance sobre el aeródromo. Al mediodía, patrullas americanas con carros ligeros dominaban la ciudad y las alturas próximas al campo de aviación. A las 10.30 tomaron tierra diez P - 40 del *Chenango*.

Simultáneamente se produjo el ataque a la Kasba. Apoyado por los bombarderos en picado de los portaviones, discurrió victoriosamente y las unidades de asalto se adentraron en el fuerte, rindiéndose su guarnición. Una vez reagrupado, el 2.º Destacamento progresó hacia el aeródromo. Al anochecer ocupaba posiciones que lo dominaban desde el Sudeste y había cesado toda resistencia en la zona. A las diez de aquella noche, el general Mathenet solicitó por teléfono una entrevista con Truscott. La cita se concertó para las 08.00 de la mañana del día siguiente. Los combates cesaron a las 04.00 del 11 de noviembre. El moderno aeródromo y la base de hidroaviones de Port Lyautey estaban en manos americanas; Casablanca negociaba ya la rendición.



Las alertas en el Norte del Africa francesa comenzaron a funcionar desde el momento mismo en que los gigantescos convoyes se adentraron en el Mediterráneo. En la zona de Orán, las defensas costeras fueron alertadas en la noche del 6 de noviembre. Pero los buques siguieron su rumbo hacia el Este. Se levantó la alerta y en los puestos de defensa se volvió a la normalidad. En la tarde del 7 de noviembre, el comodoro Troubridge de la Royal Navy había reunido en un solo grupo las dos secciones rápida y lenta de sus fuerzas, que totalizaban un centenar de barcos, organizándolos en columnas operativas. Poco después de oscurecer, a las 18.15, las columnas se abrieron dirigiéndose hacia el Sur para alcanzar las playas.

Los desembarcos se realizaron con arreglo a la técnica usual de los británicos. Por delante se enviaba un submarino de señalización, que indicaba el punto de reunión de los barcos de transporte de tropas. De éstos partían lanchas motoras que enlazaban con el submarino para tomar los equipos piloto que dirigían la acción en cada playa. Cuando las lanchas regresaban para reunirse con las flotillas de desmbarco, los submarinos se aproximaban a las playas para enviar en botes plegables equipos que tomaban posición cerca de ellas. Los equipos piloto conducían las primeras oleadas de lanchas de desmbarco y las ponían en contacto con los botes señalizadores. Una vez que los primeros equipos de desembarco habían alcanzado las playas, se acercaban los barcos de transporte a través de pasillos abiertos en las zonas minadas y quedaban anclados a unas cinco millas y media de la costa.

A las 21.45 el grupo de la derecha enlazó con el submarino señalizador *P - 54*, que se encontraba a unas dieciséis millas de la costa. En este punto el convoy se dividió de nuevo para alcanzar las playas X e Y.

Rangers americanos ensayando durante la travesía el desembarco en Arzew.



El comodoro T. Troubridge, comandante en jefe de la Agrupación Naval Central.

La playa X, situada en una bahía al Este del promontorio de Mersa Bou Zedjar, constituía el flanco derecho del asalto y en ella desembarcaría una agrupación de fuerzas acorazadas con 2.250 hombres al mando del coronel Paul M. Robinett. La costa estaba dividida en tramos por pequeños promontorios rocosos. La playa X *Green,* al Oeste, tenía una achura de unos treinta metros de arenas blandas que precedían a altas dunas. Desde las dunas, un camino que luego se hacía carretera conducía a través de las colinas costeras al poblado de Lourmel, al Oeste del Sebkra de Orán. La playa X *White* era más estrecha, estaba más protegida y era más difícil de alcanzar.

Cuando ya estaban cerca del fondeadero, hacia las 23.15, los transportes de la playa X hubieron de esperar para evitar un pequeño convoy francés de cinco unidades que se dirigía hacia Orán bajo la escolta de un remolcador armado. Con todas las luces encendidas, los buques franceses continuaron su rumbo hacia el Este, hasta avistar a los transportes y escoltas de la playa Y; dieron entonces la vuelta, pasaron frente a la playa X y, atemorizados por los buques de escolta, rebasaron el cabo al Este de Mersa Bou Zedjar. Se habían medito en la ruta de los minadores y ello alteró el plan para el desembarco.

Para ganar el tiempo perdido, los seis barcos de transporte se detuvieron y anclaron una milla más allá de lo previsto. La lancha guía de uno de ellos se extravió, y las embarcaciones de desembarco correspondientes tuvieron que hacer la travesía de una hora sin ayuda alguna. Como consecuencia, las oleadas de la X *Green* llegaron fuera del horario.

Pero todas estas contrariedades sólo retrasaron los planes en media hora. A la 01.31 tocaban tierra las primeras lanchas de desembarco. En cada sector, una compañía de salto de infantería mecanizada estableció una cabeza de desembarco y limpió el promontorio que dividía a los sectores. Luego, una unidad de ingenieros exploró las salidas de las playas, señaló las zonas de reunión para las unidades y vehículos y estableció zonas de almacenamiento. Formó la vanguardia una sección de reconocimiento del 13 Regimiento Acorazado, que pasadas las seis había alcanzado la carretera que desde las dunas conducía a Lourmel con la misión de explorar los caminos al Este y Oeste, y había bloqueado éstos, asegurando la posición para la columna móvil que se disponía a desembarcar.



El crucero británico HMS Aurora.

El *Bachaquero,* que transportaba veinte carros ligeros con destino a dicha columna, se dirigió hacia la X *Green* en cuanto quedó asegurada la posesión de la costa. A pesar de su poco calado, hacia las cuatro embarrancó a cien metros de la playa. En tres horas, los ingenieros construyeron un pontón que permitiría el desembarque de los carros. A las 07.00 se inició la operación; a las 08.15 ya estaban todos en tierra. Simultáneamente, las lanchas habían desembarcado tropas y vehículos ligeros. A causa de la poca profundidad de las aguas, muchas de las lanchas resultaron con averías,

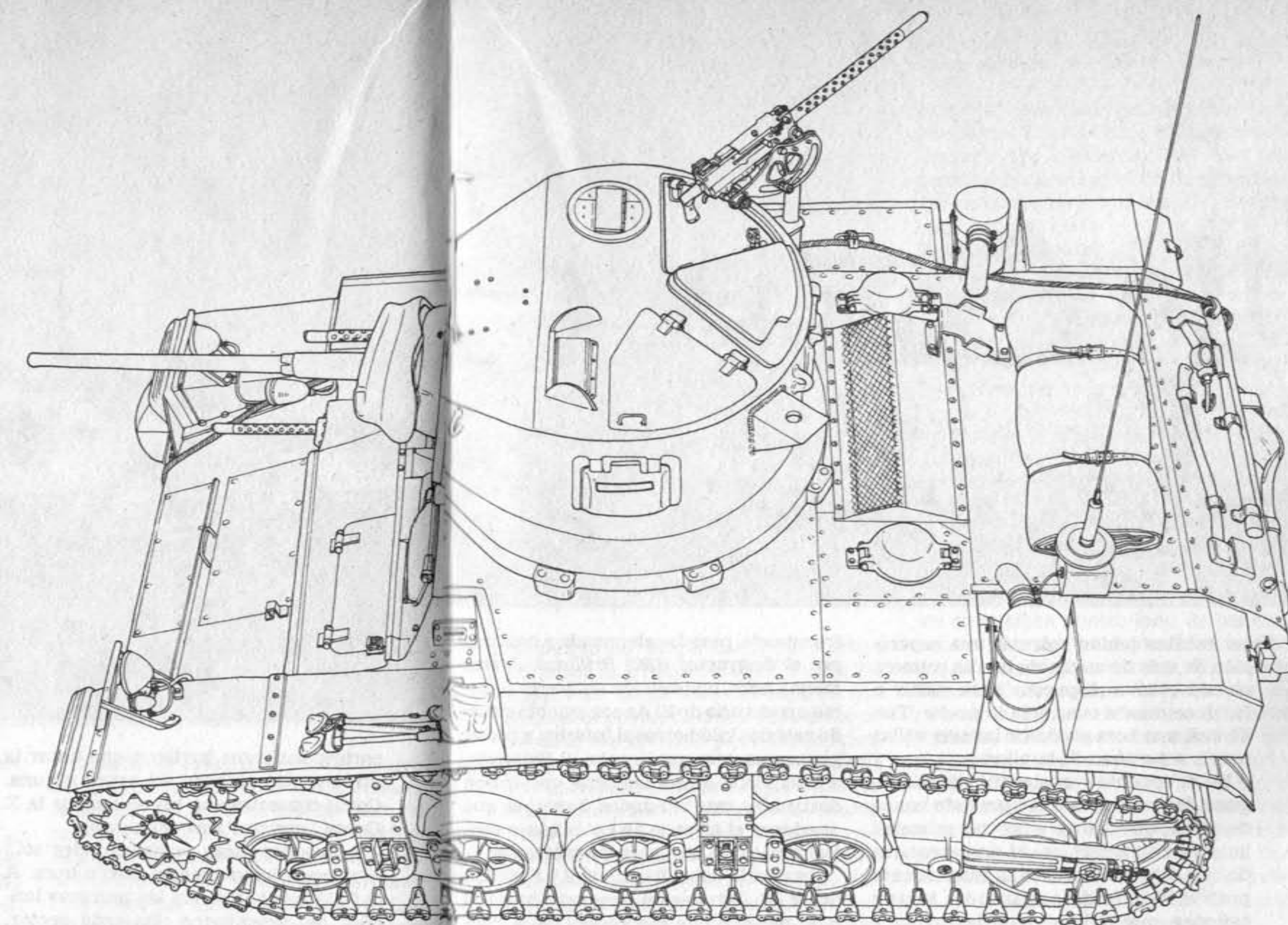
por lo que hubo que improvisar pontones que permitieran la descarga de vehículos y material pesado. En la oscuridad, muchas de las embarcaciones se perdían al regresar a los transportes para coger nueva carga.

Aunque había fallado la sorpresa debido al encuentro con el convoy francés, las operaciones se desarrollaron sin resistencia alguna. Con arrojo y esfuerzo se había logrado desembarcar la columna móvil (un batallón acorazado, parte de una compañía de infantería mecanizada, una sección de contracarros y otra de ingenieros), organizándose de tal forma que a las 09.00 se encontraban en la carretera a Lourmel. Cuando salía de la playa, un mensaje por radio de la sección de reconocimiento indicaba contacto con un carro de combate francés junto al poblado. Entre tanto, el cuartel general de la agrupación de fuerzas había quedado establecido en el promontorio que separaba las playas X *Green* y X *White*.

Al mediodía, la columna móvil cruzaba Lourmel y se disponía a avanzar hacia el Este en dirección a Sebkra. La sección de reconocimiento había bloqueado la carretera de Tlemcen, unos once kilómetros al Sudoeste. El enlace por radio con el Cuartel General de la agrupación de fuerzas empeoró una vez que la columna móvil rebasó las colinas situadas junto al lago salado. No obstante, el teniente coronel Todd prosiguió decididamente con sus fuerzas. A unos trece kilómetros, en el cruce de carreteras de Bou Tlélis, rebasó una barricada, y luego otra similar cinco kilómetros más allá, en Bredea. Al caer la noche, la columna se encontraba al Sudoeste de Misserrhin, poblado desde el que una carretera se dirige hacia el Noroeste, a Orán a unos quince kilómetros, y otra hacia el Este, al aeródromo de la Senia, a diez kilómetros. Este había de ser su objetivo inmediato.

A pesar de todas las dificultades, una gran parte del grueso se encontraba por la tarde en tierra y en dirección a Lourmel. El Cuartel General de la agrupación de fuerzas quedó establecido para la noche cerca de Bou Tlélis.

Cinco barcos de transporte, escoltados por el crucero *HMS Aurora*, llevaron al mando del general Theodore Roosevelt. Los buques tomaron contacto con el submarino a la hora prevista y a las 23.20 comenzó el amaraje de las lanchas. Al igual que en Casablanca, los hombres muy cargados y sin experiencia, descendieron lentamente a las embarcaciones. En uno de los barcos, los travesaños de



Carro ligero americano M3A1 Stuart. Peso: **12,7 ton.** Tripulación: **4 hombres.** Armamento: **1 cañón M6 de 37 mm con 103 disparos y hasta 5 ametralladoras Browning de 7,62 mm. con 8.270 disparos (una coaxial con el arma principal, una en la parte delantera, una para defensa antiaérea y dos opcionales en escotillas en la torreta).** Coraza: **44 mm. en parte inferior delantera, 38 mm en parte anterior de torreta, 31 mm en laterales de torreta, 25 mm en laterales y parte posterior, 12 mm en parte inferior y techo de torreta y 9 mm en parte superior.** Motor: **Continental 970 en estrella, 25 HP.** Velocidad: **60 km/h. en carretera.** Autonomía: **110 km.** Capacidad de franqueamiento: **1,80 m.** Escalada: **0,60 m.** Capacidad de vadeo: **0,90 m.** Longitud: **4,25 m.** Anchura: **2,20 m.** Altura: **2,50 m.**





Desembarque de provisiones en Les Andalouses, antes del ataque a Orán.

las escalas tenían entre sí una separación de más de medio metro. La primera oleada estuvo dispuesta para partir a las doce menos cuarto de la noche. Tardó casi una hora en cubrir las seis millas que le separaban de la playa.

No se encontró resistencia armada alguna. Pero sí había un imprevisto banco de arena, que detuvo a las tres primeras lanchas con vehículos. Al no percatarse de que más adelante había nuevamente profundidad, se descargaron los jeeps y cañones, que rodaron bajo las aguas y desaparecieron. Hubo que buscar un paso, con lo que la segunda oleada desembarcó a la 01.38. Dos horas después, los barcos de transporte se encontraban a dos millas de la costa. A las cinco habían desembarcado la mitad de los hombres y treinta y tres vehículos.

La playa Y fue también dividida en dos sectores, *Green* y *White*, debiendo desembarcar un batallón en cada uno de ellos. Al amanecer, el cañonero francés *La Surprise*, que había salido de Orán, trató de atacar a los barcos de transporte, pero fue alcanzada y hundida por el destructor *HMS Brilliant*. A esta misma hora, una sección anticarro se había apoderado de El Ancor, pueblo situado casi dos kilómetros al interior, y protegía la carretera que llevaba al Sudoeste, a Bou Tlélis. Hacia las ocho, resultaron destruidos tres blindados franceses que quedaron al alcance de los cañones contracarro de 37 mm y de los morteros.

Protegido así el flanco, el 2.º Batallón de la 26 Agrupación progresó hacia el Este por el límite meridional de la Plaine des Andalouses, con objeto de alcanzar el cabo Falcon y la costa Este en dirección a Mers el Kebir. Al anochecer se encontraba en Ain et Turk, en la cenagosa bahía situada entre el cabo Falcon y Mers el Kebir.

Bordeando la falda de las colinas de Djebel Murdjadjo, el 3.er Batallón ocupó un poblado situado a unos metros de altura sobre la llanura, donde dejó un destacamento de Infantería y una batería de obuses de 75 mm. Rodeando por el Este la vertiente del Djebel, el resto de la unidad se dirigió hacia su objetivo principal, la Granja Combier, a unos 300 metros de altura sobre el espigón que domina el puerto de Orán. Pero antes de las ocho fue detenido ya en las proximidades de la granja por fuego de artillería y ametralladora. En este lugar buscó refugio para pasar el resto de la jornada.

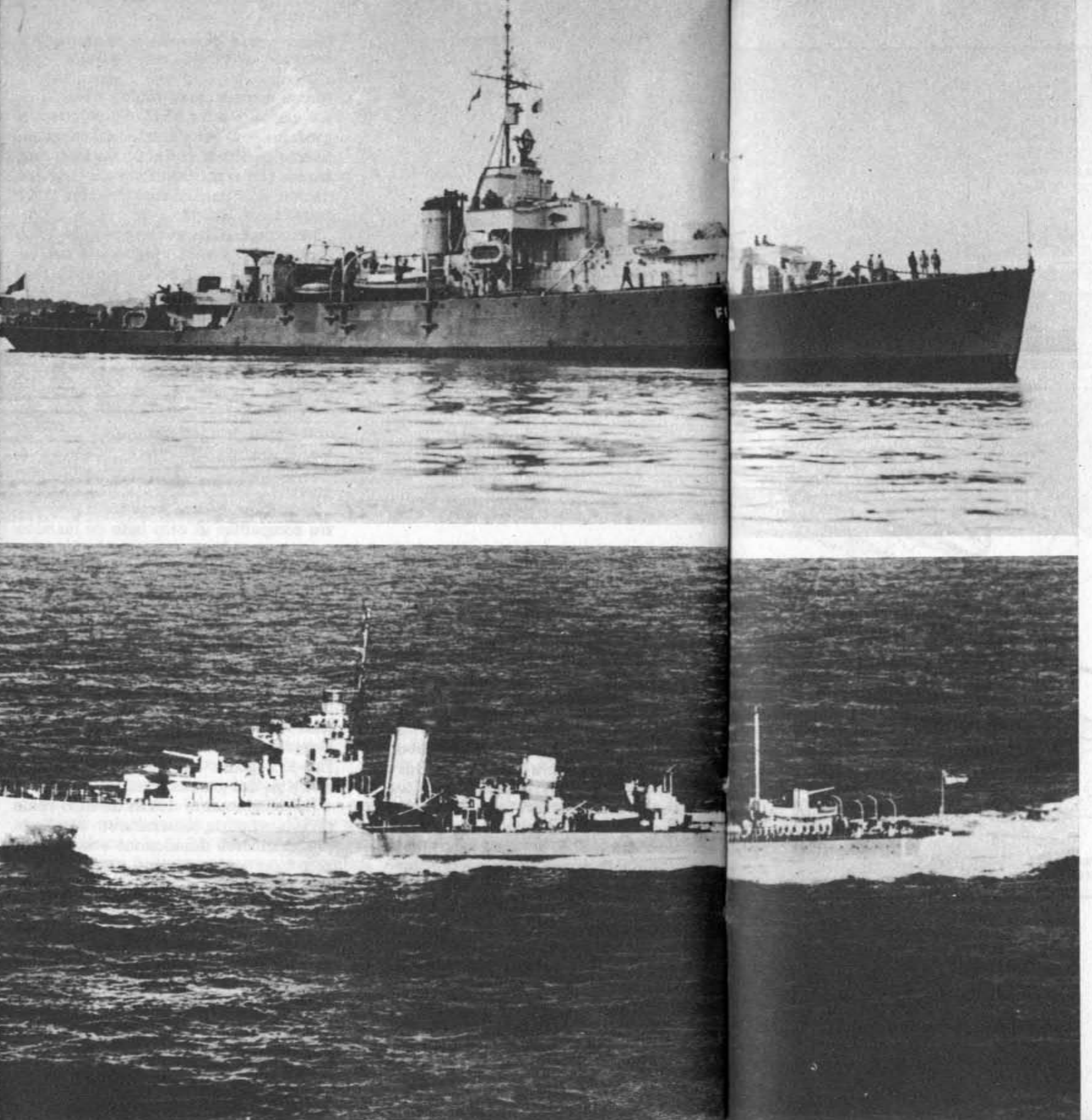
Por la mañana, cuando ya habían desembarcado casi todas las unidades combatientes, las baterías del cabo Falcon comenzaron a bombardear los barcos de transporte, obligándolos a alejarse. La acción de contrabatería del *HMS Rodney* resultó en parte efectiva, pero no logró acallar los cañones. Ello impidió el desembarco de los vehículos y el material pesado.

Al Este de Orán, la agrupación de ataque principal, con treinta y cuatro barcos de transporte y veinte buques de la Royal Navy, entró en contacto con el submarino *Ursula* a las 21.30, según lo convenido, quince millas al Norte del cabo Carbon. En este punto el convoy alteró su curso hacia el Sudeste, para situarse a unas cinco millas y media de las playas Z a las 23.15. Su objetivo inmediato era apoderarse del pequeño puerto de Arzew, con el fin de desembarcar los carros medios. Para ello, la Agrupación de Fuerzas contaba con el 1.er Batallón de Ranger.

Distribuidos en dos grupos, los Rangers constituían la vanguardia del desembarco. Embarcadas en pequeñas embarcaciones, dos compañías se dirigieron directamente hacia la entrada del puerto. Se encaramaron en el rompeolas y, tras abatir a dos centinelas, capturaron a la guarnición del puerto mientras dormía. A toda velocidad se dirigieron hacia la parte Norte de la ciudad, donde se apoderaron del Fort de la Pointe, con su artillería de costa, situado al pie de una colina que dominaba el puerto.

Simultáneamente desembarcaron cuatro compañías al otro lado de las alturas, en una playita al pie del cabo Carbon. Precedidas por su jefe, el teniente Coronel Darby, treparon luego por las pendientes. Hacia el Sur, y a kilómetro y medio, encontraron una vaguada que les condujo a la retaguardia de la batería de 105 mm del Fort du Nord. Llevaron consigo los morteros pesados y tras rebasar el tiro de barrera entraron en la posición. Hacia las 04.00 lanzaron una bengala para indicar la toma de la batería. Enseguida se estableció contacto entre los dos grupos Rangers.

Inmediatamente detrás de ellos venía una lancha de desembarco tripulada por marineros americanos e ingleses y con infantes de Marina estadounidenses. Sin despertar sospechas, se adentraron en el puerto. Cuando oyeron a los Rangers junto al Fort de la Pointe, abordaron cuatro pequeñas embarcaciones ancladas en el puerto y desde ellas controlaron la zona. Al amanecer, el sector portuario d la ciudad y las colinas que la dominaban estaban bajo control americano.



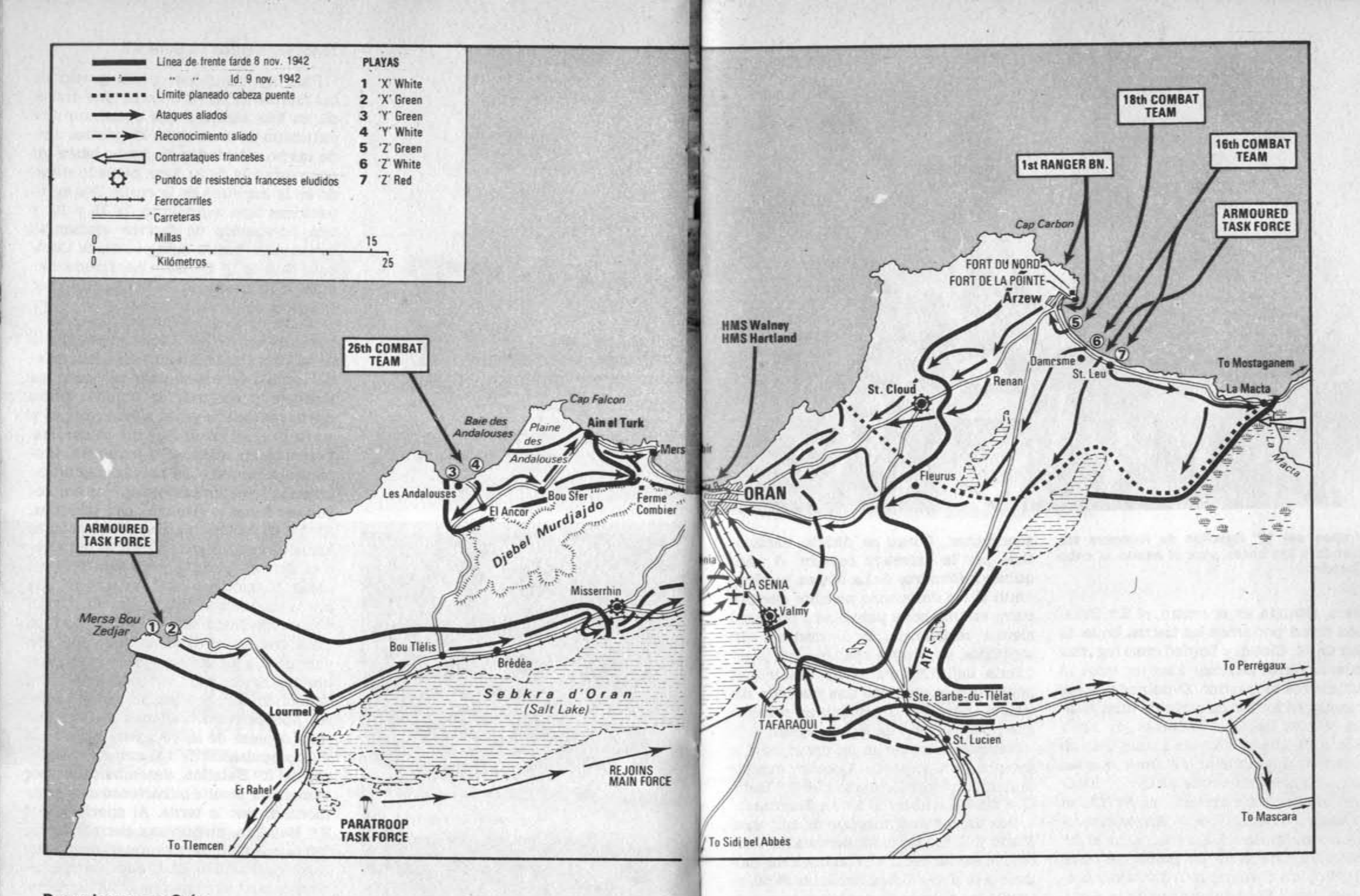
Cañonero francés La Surprise.

Para los desembarcos del grueso de las fuerzas, la playa Z había sido dividida en tres sectores que ocupaban una extensión de unos cinco kilómetros desde las proximidades de Arzew hasta un poco más allá de St. Leu, poblado situado en la carretera de la costa. Dos agrupaciones tipo regimiento, la 18 y 16, y una agrupación de fuerzas acorazada, constituida con la Agrupación de Combate B de la 1.ª División Acorazada, formaban las unidades de asalto, con unos efectivos de 15.400 hombres.

La Agrupación 18 comenzó el desembarco en la Z *Green* hacia la 01.20. Poco después de las tres, el 3.er Batallón estaba camino de Arzew para relevar a los Rangers y asegurar la ciudad. Hubo cierta resistencia junto a los cuarteles y en la base naval al Sur del rompeolas. Pero a media mañana ya había sido limpiada la ciudad y se habían capturado intactos trece hidroaviones, con los depósitos llenos y armados con torpedos. El 1.er Batallón marchó directamente hacia el interior para alcanzar la carretera Arzew - Orán. Poco después de rebasar Renan, poblado situado a unos nueve kilómetros de la costa, descubrió y destruyó cinco blindados franceses. A unos tres kilómetros, las patrullas de vanguardia alcanzaban St. Cloud, pueblo grande con edificaciones de ladrillo, defendido con ametralladoras y fusileros apoyados por cañones de 75 y 155 mm. A pesar de la incorporación de los autopropulsados de 105 mm y de refuerzos del 2.º Batallón, desembarcados por la mañana, resultó infructuoso un ataque montado por la tarde. Al anochecer, el 3.er Batallón, menos una compañía que había quedado para proteger Arzew, fue también detenido. St. Cloud estaba amenazado por tres costados; al siguiente día se llevaría a cabo un nuevo ataque.

Exactamente a la hora H, 01.00, la Agrupación 16 inició el desembarco en las playas Z *White* y Z *Red*. Desde la pri-

El HMS Brilliant, **que atacó y hundió a** La Surprise **en Orán.**



Desembarcos en Orán.



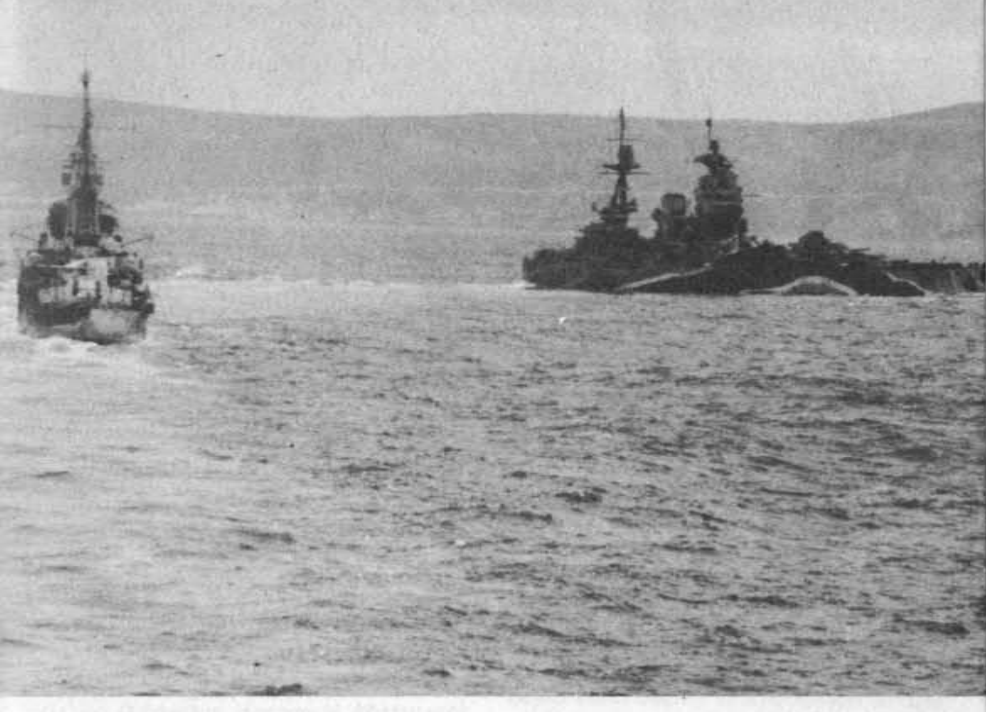
Tropas del 1.er Batallón de Rangers subiendo a los botes para el asalto al cabo Carbón.

mera, situada en el centro, el 3.er Batallón cruzó por entre las tierras bajas al Sur de St. Cloud, y bordeó unas lagunas saladas hasta alcanzar Fleurus, unos 18 kilómetros al interior. El poblado se encuentra en lo más estrecho de unas alturas y mira hacia el Nordeste en dirección a St. Cloud, situado a unos seis kilómetros. Las afueras de Orán quedan unos quince kilómetros al Oeste. Fleurus domina las carreteras de St. Cloud - Orán y, al Sudeste, la de Arzew al aeródromo de Tafaroui. En este lugar el 3.er Batallón estableció un punto de resistencia para dominar la red viaria y proteger por el flanco el avance de la Agrupación 18.

A la izquierda, el 1.er Batallón desembarcó en la Z *Red*. Por sorpresa ocupó los poblados de Damesme y St. Leu, estableciendo una cabeza segura para el desembarco de la agrupación de fuerzas acorazadas. Luego se dirigió hacia el Este por la carretera costera. A unos quince kilómetros de La Macta, poblado junto al río del mismo nombre que discurre en una zona pantanosa, encontró alguna resistencia. Poco después del mediodía, un ataque apoyado por la artillería del *HMS Farndale* desalojó el poblado y se organizó una posición defensiva para cortar cualquier refuerzo que pudiera venir de Mostanagem.

Aunque asignado en un principio a la reserva de Cuerpo de Ejército, cuando desembarcó por la mañana el 2.º Batallón pasó a reforzar al 3.er en Fleurus.

Dos barcos de transporte de carros, el *Misoa* y el *Tasajera*, siguieron a las oleadas de asalto del 1.er Batallón. Tras dirigirse a la playa Z *Red* hacia las 04.00, se tendió un puente de pontones para que los carros ligeros pudieran llegar a tierra. La descarga comenzó dos horas después. Se recibió escaso fuego de una batería próxima a St. Leu, pero al fin los carros estuvieron en tierra a las 08.00. Mientras tanto, las tropas, el material y



El HMS Rodney **y el crucero** Sirious **frente a Orán.**



Transportes anclados frente a la playa de St. Leu durante la preparación de ésta para el tráfico pesado.



Apoyándolo con su fuego, el HMS Farndale **permitió al 1.er Batallón de la 16 Agrupación Mixta la toma de la Macta.**

los vehículos ligeros habían ido llegando en lanchas de desembarco. Utilizando los primeros vehículos desembarcados se creó una unidad de reconocimiento formada por la Compañía de Reconocimiento del 13 Regimiento Acorazado, menos una sección que pasó al otro lado de Mersa Bou Zedjar. La unidad partió de la playa a la 08.20, dirigiéndose al Sudoeste, al poblado de Ste. Barbe Du Tlelat, treinta kilómetros al interior y nudo de confluencia de cinco carreteras, entre ellas la de Sidi Bel Abbes y Marruecos y la de Perregaux y Mascara, al Este. El poblado se encontraba a seis kilómetros del aeródromo de Tafaroui, objetivo principal de las fuerzas acorazadas.

Sólo quince minutos después de la Compañía de Reconocimiento partió una columna móvil con el mismo eje central, que discurría entre dos grupos de lagunas saldas y a lo largo de la carretera de Arzew - Ste. Barbe. La columna estaba formada por casi todo el 1.er Batallón del 1.er Regimiento Acorazado, más una compañía del 6.º de Infantería Acorazada una sección pesada de contracarros, ingenieros y una sección de reconocimiento. Cuando las patrullas de la Compañía de Reconocimiento alcanzaron las carreteras que procedían de Ste. Barbe, la columna móvil cruzaba la ciudad. A las once y cuarto alcanzaba el perímetro del aeródromo.

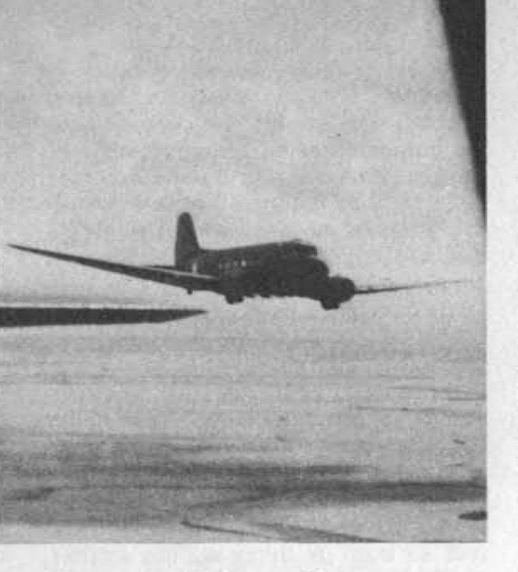
No había indicios de fuerzas aerotransportadas. Un ataque con carros ligeros e infantería desde ambos flancos desmoronó las defensas, capturando 300 prisioneros. Una hora después, en el cuartel general de la Agrupación de Combate B de St. Leu se recibió el parte de que Tafaroui podía recibir aviones de Gibraltar. A las cuatro y media de la tarde aterrizaban dos escuadrillas de Spitfire de la Duodécima Fuerza Aérea.

Unos cuarenta kilómetros al Oeste, los fatigados componentes de la Agrupación de Fuerzas Paracaidista marchaban lentamente al Sur del Sebkra de Orán, víctimas de un desafortunado plan y de los cambios de última hora. La noche anterior, en Inglaterra, cuando se disponían ya a embarcar, se había recibido una comunicación en el sentido de que no habría resistencia a los desembarcos. En consecuencia, se retrasó el despegue. Los aviones de transporte no se dispusieron para el vuelo de 3.000 kilómetros hasta las 22.00. El enlace por radio era deficiente. El vuelo entre nubes para atravesar el Cantábrico deshizo formaciones. Un barco situado junto a Orán para enviar una señal de situación utilizó una frecuencia equivocada. Cuando los aviones estaban ya en vuelo se comunicó que sí habría resistencia a los desembarcos. Había, pues, que lanzar a los paracaidistas en vez de aterrizar, pero no se recibió la oportuna comunicación.

Al amanecer los aviones alcanzaron la costa de Africa excesivamente diseminados y con poco combustible. Seis se desviaron al Oeste de Orán, aterrizando uno en Gibraltar, dos en el Marruecos francés y tres en el Marruecos español. Otro lanzó los paracaidistas sobre el Marruecos español. A Argelia llegaron treinta y dos aviones. De doce de ellos los paracaidistas se arrojaron sobre el otro extremo del lago Salado, cayendo al Sudeste de Lourmel. Lograron alcanzar Tafaroui en el curso del siguiente día. La mayor parte de los restantes aviones aterrizó entre las ocho y las nueve de la mañana en el extremo occidental del Sebkra, donde los hombres se organizaron. Algunos de los aviones, ya liberados de la carga, aterrizaron en zonas de sal al Sur de Orán, donde se les unió otro más todavía con los hombres a bordo; todos los americanos que iban en ellos fueron hechos prisioneros por la policía francesa. Tras la toma de Tafaroui se trató de llevar allí los aviones desde el otro extremo del Sebkra. Algunos hubieron de resistir, obligados por los aviones franceses del aeródromo de

Como contribución a la creación de una unidad acorazada, llega a la playa un carro Stuart.





Transportes de paracaidistas se acercan a zonas de lanzamiento equivocadas.



Miembros de la Agrupación Táctica de Paracaidistas esperan la luz roja.

La Senia, aún no capturado. Otros resultaron dañados por la artillería de las colinas tras su aterrizaje.

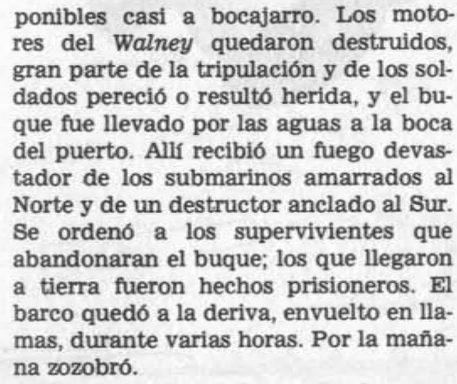
La operación aerotransportada no había conseguido ninguno de sus objetivos ni pudo hacer nada por apoyar a ls fuerzas de superficie. Al acabar el día - D, sólo había catorce aviones de transporte operativos. Cuando se necesitó de las fuerzas aerotransportadas una semana después, en Argel, para la siguiente etapa de las operaciones, sólo pudo disponerse de menos de las tres quintas partes de los hombres.

En ninguno de los desembarcos del día - D se había producido resistencia. La feliz llegada, a la playa de la primera lancha de desembarco y los éxitos de los Rangers en Arzew indujeron a los mandos de la Agrupación de Fuerzas a despreciar los riesgos del aspecto más peligroso del plan, el ataque naval frontal al puerto de Orán. En éste había anclados buques franceses y estaba defendido además por baterías de costa y guardacostas con armas automáticas. Unicamente la sorpresa podría dar alguna posibilidad de éxito. Mas para eso hubiera sido preciso actuar antes de los desembarcos.

Como se pensó, sin embargo, que se lograría la sorpresa y que habría poca resistencia, no se dio la orden de ataque hasta las 02.45. Para entonces ya se había dado la alarma general en Orán y las defensas estaban alertadas. Dos guardacostas de procedencia americana, el *HMS Walney* y *HMS Hartland*, tripulados por la Royal Navy pero enarbolando grandes banderas americanas y la banderola blanca, transportaban 400 hombres del 6.º Regimiento de Infantería Mecanizada. Mandaba las fuerzas el capitán F.T. Peters, de la Royal Navy, oficial de la reserva que se había ofrecido para la misión. Iba en el *Walney*, con un grupo de hombres adiestrados para abordar los buques en canoas especiales y evitar así que fueran barrenados.

Al acercarse el *Walney* a la boca del puerto fue detectado por los reflectores, constituyéndose en blanco de las armas automáticas. Las motoras de escolta procedieron al lanzamiento de humo para formar una cortina que protegiera el cruzar las defensas y penetrar en el puerto. En ese momento se encontró con el cañonero *La Surprise*, que se disponía a salir y que, evitando el abordaje abrió fuego con todas las armas disponibles casi a bocajarro. Los motores del *Walney* quedaron destruidos, gran parte de la tripulación y de los soldados pereció o resultó herida, y el buque fue llevado por las aguas a la boca del puerto. Allí recibió un fuego devastador de los submarinos amarrados al Norte y de un destructor anclado al Sur. Se ordenó a los supervivientes que abandonaran el buque; los que llegaron a tierra fueron hechos prisioneros. El barco quedó a la deriva, envuelto en llamas, durante varias horas. Por la mañana zozobró.

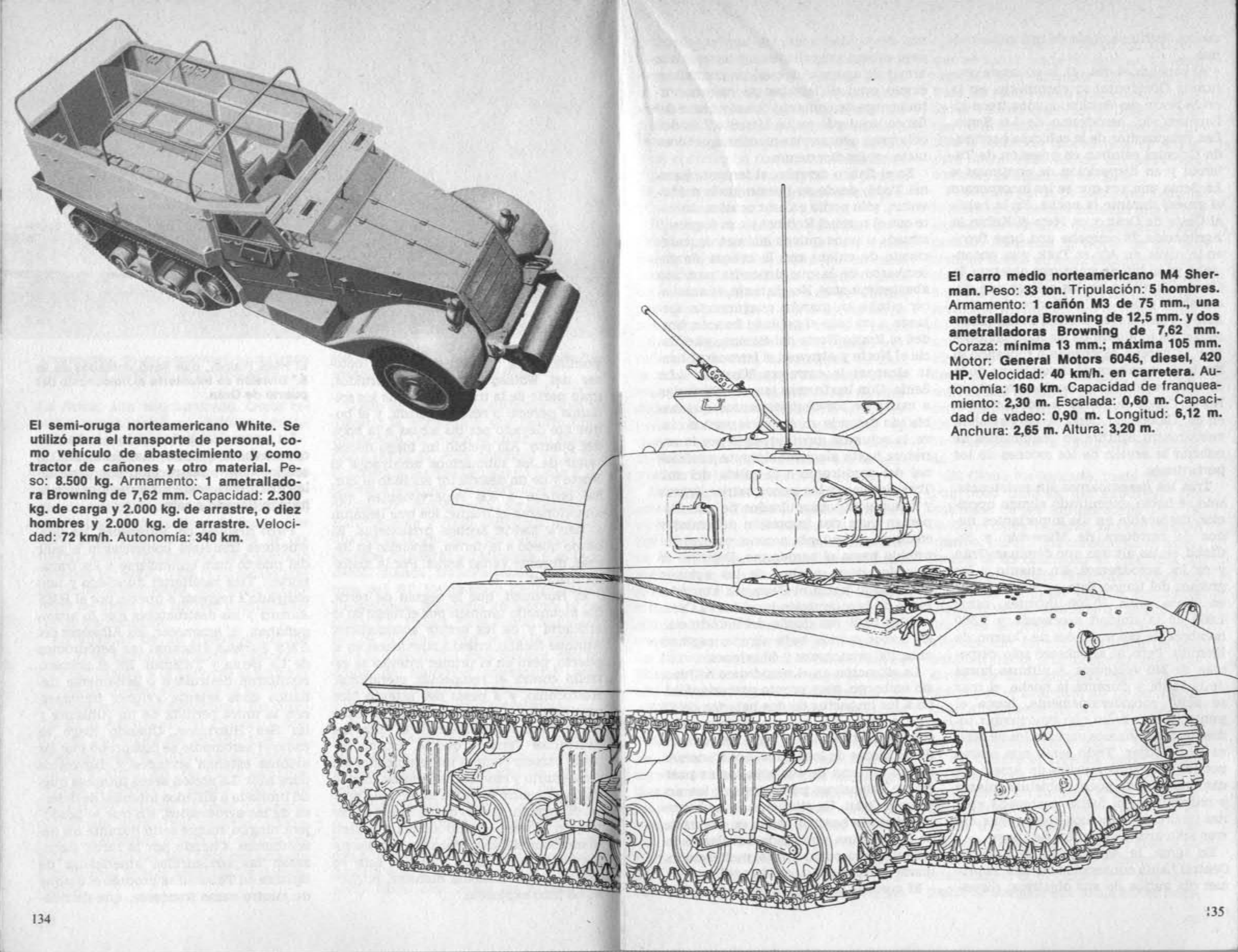
El *Hartland*, que le seguía de cerca, fue alcanzado también por el fuego de la artillería y de las armas automáticas. Aunque tocado, intentó adentrarse en el puerto, pero en el primer intento se estrelló contra el rompeolas meridional. Retrocedió, y a pesar del intento hizo otro intento. Cuando bordeaba el malecón cayó directamente bajo el fuego del destructor *Typhon*, que lo detuvo. Intentó atracar junto a un remolcador sin conseguirlo y envuelto en llamas, derivó hacia el centro del puerto; en este punto, el capitán, herido desde antes de entrar en el puerto, echó anclas y ordenó abandonar el barco. Pocos fueron los supervivientes. Algunos lograron salir en dos motoras. A media mañana, el *Hartland* hizo explosión.



El HMS Walney, **que llevó unidades de la 6.ª División de Infantería al holocausto del puerto de Orán.**

La operación había sido un fracaso completo: una inútil manifestación de arrojo, valor e instrucción por parte de los marineros, soldados y mandos que la habían llevado a cabo.

Poco después del amanecer, los destructores franceses comenzaron a salir del puerto para enfrentarse a los transportes. Tres resultaron hundidos y uno obligado a regresar a puerto por el *HMS Aurora* y los destructores que lo acompañaban. Al amanecer, los Albacore del *HMS Furious* atacaron los aeródromos de La Senia y Tafaroui. En el primero resultaron destruidos o seriamente dañados unos setenta aviones franceses, con la única pérdida de un Albacore y un Sea Hurricane. Cuando luego se tomó el aeródromo se comprobó que los aviones estaban armados y dispuestos para salir. La acción aérea francesa quedó limitada a aislados intentos de defensa de los aeródromos, sin que se produjera ningún ataque serio durante los desembarcos. Cuando por la tarde aterrizaron las escuadrillas americanas de Spitfire en Tafaroui se produjo el ataque de cuatro cazas franceses, que derriba-



El semi-oruga norteamericano White. Se utilizó para el transporte de personal, como vehículo de abastecimiento y como tractor de cañones y otro material. Peso: **8.500 kg.** Armamento: **1 ametralladora Browning de 7,62 mm.** Capacidad: **2.300 kg. de carga y 2.000 kg. de arrastre, o diez hombres y 2.000 kg. de arrastre.** Velocidad: **72 km/h.** Autonomía: **340 km.**

El carro medio norteamericano M4 Sherman. Peso: **33 ton.** Tripulación: **5 hombres.** Armamento: **1 cañón M3 de 75 mm., una ametralladora Browning de 12,5 mm. y dos ametralladoras Browning de 7,62 mm.** Coraza: **mínima 13 mm.; máxima 105 mm.** Motor: **General Motors 6046, diesel, 420 HP.** Velocidad: **40 km/h. en carretera.** Autonomía: **160 km.** Capacidad de franqueamiento: **2,30 m.** Escalada: **0,60 m.** Capacidad de vadeo: **0,90 m.** Longitud: **6,12 m.** Anchura: **2,65 m.** Altura: **3,20 m.**

ron un Spitfire a costa de tres bajas propias.

Al concluir el día - D, la columna acorazada Occidental se encontraba en la orilla Norte del Sebkra, a unos trece kilómetros del aeródromo de La Senia. Las vanguardias de la columna acorazada Oriental estaban en posesión de Tafaroui y en disposición de continuar a La Senia una vez que se les incorporara el grueso durante la noche. En la bahía al Oeste de Orán y en Mers el Kébir, la Agrupación 26 ocupaba una base firme en la costa, en Ain et Turk, y se encontraba ya al pie de su primer objetivo, la Granja Combier, en las colinas que dominaban Orán. En el flanco Oriental, Arzew y las playas Z habían sido afianzadas; las unidades de las Agrupaciones 16 y 18 habían alcanzado o rebasado el límite de la cabeza de desembarco de la división en todos sus puntos excepto al Norte, donde la 18 había sido detenida en St. Cloud. En tierra se encontraban veinticuatro Spitfire en condiciones de reforzar la acción de los aviones de los portaviones.

Tras los desembarcos sin resistencia, sólo se había encontrado alguna oposición destacable en los importantes nudos de carretera de Misserhin y St. Cloud, en las alturas que dominan Orán y en los aeródromos. En cuanto a los gruesos del flanco Este, se encontraban en tierra unos 10.000 infantes, otros 1.000 de la unidad acorazada y 2.500 hombres de las unidades de Cuerpo de Ejército. Pero al anochecer sólo disponían de 340 vehículos. A últimas horas de la tarde y durante la noche, el mar se agitó considerablemente, hasta el punto de que hubo que interrumpir todos los desembarcos excepto los de Mersa Bou Zedjar. Todo tenía que entrar por los pequeños muelles de Arzew. Se disponía aún de pocos vehículos, piezas y municiones; la fuerza acorazada apenas tenía carros medios, semiorugas, carros anticarro y vehículos de apoyo.

En suma, la Agrupación de Fuerzas Central había conseguido durante el primer día varios de sus objetivos; disponía de unidades en los puntos clave, pero estaba muy dispersa y tenía pocas armas de apoyo. Además, las comunicaciones eran deficientes; se carecía virtualmente de contacto con el puesto del flanco izquierdo en La Mancha. Las dos columnas acorazadas mantenían el contacto espóradicamente.

En el flanco derecho, el teniente coronel Todd, desde su puesto junto a Misserhin, sólo podía enlazar ocasionalmente con el coronel Robinet y con el grueso situado a unos quince kilómetros, careciendo de enlace con la cabeza de desembarco de la que dependía para los abastecimientos. No obstante, al amanecer estaba en marcha nuevamente. Dejando a un lado el poblado francés, bordeó el límite Norte del Sebkra, giró hacia el Norte y atravesó el ferrocarril hasta alcanzar la carretera Missehin - La Senia. Con las fuerzas muy disminuidas a causa de los destacamentos que había ido dejando en diversos puntos clave, la columna móvil prosigió por la carretera hasta alcanzar el límite meridional del aeródromo a la salida del sol. Tras desplegar los pocos carros ligeros y cañones autopropulsados de que disponían para dar impresión de grandes efectivos, e teniente coronel avanzó intrépido hacia el aeródromo. Durante la aproximación, muchos de los aviones despegaron hacia el Oeste sin atacarle. Parte de la guarnición huyó hacia Orán y a las 10.00 era dueño del aeródromo; sin haber sufrido baja alguna, capturó unos 160 prisioneros y 60 aviones.

La situación en el aeródromo se hizo, sin embargo, muy pronto precaria debido a los impactos de dos baterías de 75 mm emplazadas junto a Valmy, unos tres kilómetros al Sur, fuera del alcance de las piezas de los carros. Los franceses tenían ahí una de sus principales posiciones defensivas para proteger los accesos a Orán. La situación se mantuvo estacionaria hasta la tarde, en que parte de la columna acorazada del flanco izquierdo llegó como apoyo, pudiendo tomarse entonces la posición artillera.

El coronel Robinet, que venía detrás con su columna acorazada, tuvo bajo su alcance la posición de Misserhin poco después del amanecer, viéndose obligado a combatir. El pueblo se encuentra sobre la carretera, en la inclinada vertiente de Djebel Murdjadjo. Domina la estrecha faja transitable junto al Sebkra y se encontraba fuertemente defendido y protegido por piezas de 75 mm y nidos de ametralladoras adecudamente emplazados.

El primer intento de penetrar en el pueblo por la carretera no tuvo éxito, quedando ésta bloqueada por un carro destruido. Al mediodía, Robinet envió un destacamento para que se abriera paso por la colina al Norte de las defensas, pero no se consiguió nada a causa del mal estado del suelo, del fuego recibido y de la falta de hombres. Al caer la tarde habían llegado refuerzos de carros y piezas, pero la infantería mecanizada aún estaba detenida. En vez de esperar, Robinet decidió progresar en cuanto fuera de noche, siguiendo el borde del Sebkra para reunirse con la vanguardia de la columna de La Senia.

La Agrupación 26 hizo muy pocos progresos el día - D más 1. Apenas disponía de municiones, y el estado del mar había interrumpido los desembarcos. Hasta el mediodía, ninguna lancha logró abrirse paso con la munición. En cuanto se reanudó el avance por las colinas próximas a la Granja Combier entró en acción la artillería del cabo Falcon. Las tropas cayeron bajo el fuego cruzado de los Zuavos emplazados en las colinas de Mers el Kébir y cuando cayó la noche aún no habían logrado sus objetivos.

En el centro, el grueso de la columna acorazada situada en el aeródromo de Tafaroui se dirigió, con las primeras luces, hacia el Norte, a La Sénia. Pero enseguida se vio detenida cuando un destacamento que cubría el flanco Sur —situado diez kilómetros al Este, en St. Lucien, sobre la carretera de Sidi Bel Abbes, al mando de un oficial de la Legión Extranjera— informó de la aproximación de una unidad acorazada francesa. Una compañía acorazada prosiguió hacia el Norte bajo el fuego de artillería que se hacía desde las colinas. El resto regresó para defender el aeródromo. Para las 10.00 estaba anunciada la llegada de refuerzos de carros ligeros, cañones contracarro, dos carros medios y artillería antiaérea procedentes de Arzew, pero todos ellos fueron enviados para contener la amenaza del Este.

Protegido por la pantalla que suponía la sección de reconocimiento que había entrado en contacto con las fuerzas acorazadas francesas al Norte de St. Lucien, se montó un contraataque con una compañía acorazada, reforzada con cañones contracarro. Progresando con dos secciones protegidas por el fuego cruzado de los contracarro, los carros ligeros americanos atacaron a los franceses, haciéndolos retroceder y dejando catorce destruidos sobre el camino. Las bajas americanas fueron de un hombre, un carro y un semioruga. La fuerza permaneció en St. Lucien hasta la tarde, en que fue relevada por la infantería mecanizada.

St. Cloud fue atacado desde tres flancos, poco después del amanecer, por unidades de las Agrupaciones 18 y 16. Aunque éstas lograron abrirse camino hasta el pueblo con considerables bajas, fueron al fin detenidas al mediodía. El jefe la Agrupación 18 decidió retroceder y efectuar un nuevo ataque, con fuerte preparación de artillería de asalto, media hora después. El general de la división decidió, sin embargo, dejar un solo batallón frente a la localidad, mientras el resto de las unidades rebasaban la posición por el Este para así poder atacar Orán al siguiente día por la mañana.

Por la noche, los franceses trasladaron de Mostaganem parte del 2.º Regimiento de Infantería argelina para reforzar las posiciones junto a La Macta, en el flanco Este. Un batallón cruzó el río y la zona pantanosa, y al amanecer quedó situado tras el batallón americano que defendía el pueblo. Iniciado el ataque en dirección a la costa, los franceses fueron confundidos al principio con una compañía de Rangers que debía haber llega-



Prisioneros franceses bajo custodia fuertemente armada.

do durante la noche. El enlace entre las fuerzas de La Macta y los mandos divisionario y de la agrupación de combate quedó cortado. El oficial de enlace naval que aún mantenía contacto pidió apoyo de fuego. En el cuartel general de la Agrupación de Fuerzas se recibió un confuso mensaje y éste envió una compañía de ingenieros y solicitó a la Agrupación de Combate B que enviara a La Macta las unidades acorazadas de que dispusiera. La columna que marchaba a reforzar Tafaroui tuvo, pues, que regresar.

Informes de diversas fuentes daban cuenta de fuego de artillería procedente del Este de La Macta. Se dio orden a los Albacore de bombardear la supuesta posición. La Marina desplazó a los cruceros *HMS Jamaica* y *HMS Farndale* para prestar el apoyo solicitado. En medio de todo esta agitación, la propia unidad de la posición, el 1.er Batallón del 16 Regimiento, resolvió la situación, detuvo el ataque y se mantuvo en el lugar. Cuando llegó la unidad acorazada ya había concluido el combate. Los fuerzas acorazadas dieron la vuelta y se dirigieron a Tafaroui. Al anochecer, el 1.er Batallón fue relevado por ingenieros de combate del cuerpo de reserva y por artillería de campaña, y marchó a reunirse con el resto de la Agrupación 16 para proseguir hacia Orán.

El día - D más 1 había sido una jornada difícil. Cierto que se había ocupado el aeródromo de La Sénia, pero, debido en parte a ls dificultades de desembarco del equipo y abastecimientos necesarios, en parte a la fatiga de las tropas y en parte a los contraataques franceses, los progresos hacia Orán habían sido escasos. Se había perdido un tiempo precioso en el abortado ataque sobre St. Cloud, que podía haberse aprovechado para rebasar Misserhin.

Pero al anochecer del 9 de noviembre las fuerzas americanas estaban en posición o se concentraban para un ataque confluyente sobre el puerto. Robinett logró realizar la marcha nocturna al Sur de Misserhin, llegando al aeródromo de La Sénia poco después de la media noche. A primeras horas de la mañana se le unió la infantería mecanizada, que también había logrado rodear Misserhin. Durante la noche, las unidades de las Agrupaciones 16 y 18 realizaron un complejo reagrupamiento que no pudo terminarse. No todas llegaron a alcanzar las posiciones para iniciar el proyectado avance a las 07.15 del 10 de noviembre.

Dejando a un flanco el punto de resistencia francés de Valmy, la unidad acorazada de Tafaroui partió al amanecer, para reunirse con los blindados de La Sénia y realizar con ellos el ataque desde el Norte sobre Orán. Las dos fracciones de la Agrupación de Combate B se vieron en un principio acosadas por el fuego procedente de la zona de Valmy y de las baterías costeras, que habían orientado sus piezas hacia el interior. Algunas de las piezas de Valmy fueron contrarrestadas por la artillería de campaña de La Sénia y otras quedaron destruidas por las unidades de Tafaroui. Las baterías de costa fueron bombardeadas desde el mar.

Poco después, las dos fracciones de la Agrupación se dispusieron a proseguir el avance. Una columna formada por dos compañías y media de carros ligeros, una compañía de infantería mecanizada y una sección de cañones contracarro marchó con la misión de hacerse cargo del cuartel general francés y del puerto. A dos kilómetros, sobre una carretera paralela, la otra columna se dirigió al lado Este de la ciudad. Cuando desde campo abierto se acercaron ambas a los alrededores, se recibió fuego que no produjo efecto alguno. La entrada en la ciudad tuvo lugar poco después de las 10.15, con la única oposición de francotiradores. La columna de la derecha destacó una sección que patrulló por las calles y se dirigió hacia los suburbios de la parte Este, por donde debía atacar la 1.ª División de Infantería. Cuando se logró entrar en contacto con el mando de la división, éste canceló los ataques previstos por la artillería y la aviación.

La otra columna se dirigió directamente al cuartel general, donde se encontraba el general Boisseau, quien aceptó las condiciones de un armisticio provisional. A las 12.15 se ordenó el alto el fuego. Los hechos habían ocurrido tan rápidamente que no fue posible transmitir la orden a todas las unidades con tiempo suficiente. Una hora después todavía combatía la 26 Agrupación en los alrededores de Mers el Kébir.

La Agrupación de Fuerzas Central había tomado Orán en dos días y medio. Fue ésta la única acción de la Operación Torch que se decidió enteramente por la fuerza de las armas. El éxito se debió en parte al buen planeamiento y en parte a la decidida improvisación de que se hizo gala para superar los inconvenientes ocasionados por el mal tiempo y las deficientes transmisiones. Los mandos subalternos demostraron iniciativa y decisión, que les llevaron, a pesar de las dificultades, a lograr los objetivos fundamentales. Los únicos fracasos graves se produjeron en las dos operaciones incorporadas a última hora al plan inicial: la acción aerotransportada y el ataque naval al puerto. Ambas resultaron fallidas y ninguna fue útil en ningún aspecto.

El crucero británico HMS Jamaica.

Argel

Argel constituía la clave política y militar para la ocupación del Norte del Africa francesa. La hipótesis de un desembarco sin resistencia o con una resistencia simbólica era aquí más probable que en ningún otro punto. Pero la prudencia aconsejaba hacer la aproximación en disposición de asalto.

Al anochecer del 7 de noviembre, el almirante Moreau, comandante naval francés de la región de Argel, visitó al general Juin, significándole que la flota aliada que navegaba hacia el Este junto a la costa podría modificar el rumbo hacia el Sur durante la noche y alcanzar las playas en orden de desembarco. «El asalto era muy inquietante», diría Juin en sus memorias. «pero, si había alguna amenaza sobre Argel, lo más probable era que la operación tuviera lugar en Sidi Ferruch, lugar donde había desembarcado el Cuerpo expedicionario de 1830, y las defensas costeras podrían dar la alarma con adelanto suficiente. En esto fui muy ingenuo, pues precisamente esa noche las defensas de aquel sector no habían sido alertadas por un error en las órdenes».

Y, en efecto, una hora después de la puesta del sol, la sección rápida de la fuerza de asalto de Argel viraba hacia el Sur. Al cabo de una hora se dividía en dos fracciones, una en dirección Sudeste para desembarcar al Este de Argel, y otra que continuó lentamente su rumbo hacia el Sudoeste. Esta última se dividió luego en dos columnas que se separaron a las 21.30 para realizar los desembarcos de señalización y se detuvo, hacia las 22.30, a unas seis o siete millas de la costa. El cielo estaba limpio, brillaban las luces de tierra y la brisa era suave; el mar estaba tranquilo, aunque había una corriente hacia el Oeste que arrastró a los barcos hasta unas cinco millas de sus posiciones durante el tiempo de descenso y carga de las lanchas de desembarco. A la 01.00 en punto, los barcos del convoy lento, que habían recorrido un camino más corto junto a la costa, se unían a los tres grupos. Tres horas después se acercaban los transportes a las playas y echaban anclas.

El desembarco del Oeste lo llevó a cabo la 11 Brigada de Infantería en las playas *Apples Green* y *Apples White*, próximas a la localidad de Castiglione, en la carretera costera de Orán, y al Norte del aeródromo de Blida. La carga y reunión de las lanchas de desembarco comenzó poco antes de las 23.00, iniciándose la travesía hacia las playas a las doce menos diez, en lanchas motoras dirigidas por prácticos. La llegada a la costa se guiaba por la luz de una boya situada a unos cien metros de *Apples Green*. Las oleadas de asalto comenzaron a arribar a la hora H, la 01.00; el jefe de la brigada y su Estado Mayor desembarcaron a las 02.30. No hubo resistencia; se aseguró la cabeza de desembarco con un perímetro que se adentraba ocho kilómetros al interior en dirección a Blida y que comprendía el pueblo de Koléa, cuya guarnición indicó que



Arriba: **Uno de los enlaces se protege en el fondo de una lancha de desembarco durante la aproximación a la playa Apples Green.** Abajo: **Tropas de un Regimiento de la RAF se disponen a apoderarse del aeródromo de la Maison Blanche tras la retirada francesa.**



Arriba: **El HMS** Broke, **que transportó unidades del 135 Regimiento de Infantería americano al puerto de Argel.** Abajo: **El HMS** Malcolm, **averiado tras su retirada de la entrada del puerto.**

Arriba: **Buque antiaéreo en Argelia.** Abajo: **Buque cuartel general** HMS Bulolo.

había recibido orden de no ofrecer resistencia. Al mediodía había desembarcado toda la brigada.

Diez kilómetros al Norte se encontraban las playas *Beer Green* y *Beer White:* la primera al lado del saliente de Sidi Ferruch; la segunda, unos tres kilómetros al Este, en la curva de la bahía. Parte del 1.er Comando, aunque retrasado en salir, desembarcó sucesivamente en *Beer Green* y antes de las tres había llegado hasta el Fuerte de Sidi Ferruch. Lo ocupó sin resistencia; el general Mast recibió a los británicos con cordialidad y rindió la posición, con las baterías de costa, al teniente coronel Trevor, jefe del destacamento.

Las dificultades surgieron con la 168 Agrupación de Combate, por la deficiente aplicación de la técnica de desembarco. No se había recogido el piloto del submarino de señalización para que dirigiera las oleadas, con lo que algunas aparecieron en las playas *Apples* y otras entre *Beer Green* y *Beer White*. Dispersas en unos 25 kilómetros de costa, carentes de vehículos y armas pesadas y con las radios funcionando sólo en parte, los mandos de las unidades y subgrupos tuvieron que realizar grandes esfuerzos para concentrar sus fuerzas, hasta el punto de que uno de los batallones no pudo dirigirse hacia el interior, al barrio extremo de Lambiridi, hasta las 08.30.

Una acción importante del plan del sector *Beer* era el desembarco del 6.º Comando (los Comandos 1.º y 6.º eran unidades especiales que contaban con unos 620 y 230 oficiales y soldados británicos y americanos respectivamente) en un conjunto de pequeñas playas —*Beer Red*— situadas en la roca de la costa al Oeste de Argel, en Pointe Pescado, con la misión de ocupar las baterías costeras y los puntos clave del cabo. Desgraciadamente, tenían que ir en lanchas procedentes de otros barcos, lo cual originó retrasos. La interrupción de las comunicaciones empeoró aún más las cosas. Se tardó mucho tiempo en hacerlas partir; algunas lo hicieron con dos horas de retraso y otras hasta con cinco. Muchas intentaron llegar a tierra sin los prácticos. No lograron cercar el objetivo principal, Fort Duperre, hasta las 08.15, en plena luz del día. La resistencia del Fuerte no pudo quedar reducida hasta la tarde.

Mientras la 168 reunía sus desperdigadas fuerzas y se acercaba a Lambiridi, el teniente coronel Trevor marchó con su comando al aeródromo de Blida utilizando transportes franceses logrados con la ayuda del general Mast. Llegó hacia las ocho e inició las negociaciones con el jefe local francés, que se manifestó amistoso. Hacia las nueve y media, un destacamento de fusileros de Lancashire de la 11 Brigada marchó en su dirección, uniéndose a él. Cuandc llegaban aterrizaba un Martlet del *HMS Victorious*, pues su comandante había visto agitar pañuelos blancos en tierra. El comandante francés le entregó una autorización escrita para que aterrizaran los aviones aliados.

En el Este, la Agrupación de Combate del 39 Regimiento, reforzada con un destacamento del 1.er Comando, había llegado al Noreste del cabo Matifou a las 22.30. Le faltaba un trasporte, el *Thomas Stone*, la única baja del convoy, que había sido bombardeado desde el aire el día antes a 150 millas de Argel. La Agrupación había partido de Nueva York el 25 de septiembre y sólo había dispuesto de diez días de instrucción en Escocia antes de unirse al convoy de asalto. La pérdida del *Thomas Stone* obligó a introducir ciertos cambios de última hora en el plan de desembarco; sólo se utilizarían tres de las cuatro playas previstas en un principio. Como consecuencia de ello, y también por falta de lanchas para el desembarco, algunas unidades llegaron a playas equivocadas. Con todo, el 1.er Batallón quedó reorganizado y dispuesto para abandonar la playa a las 01.30 y el 3.º sólo quince minutos después. No hubo resistencia alguna en tierra, pero a esa hora se encendieron los reflectores del cabo Matifou; su haz de luz iluminó a los transportes, que se habían acercado hasta tres millas de la playa, y la batería de costa abrió fuego. Contestado éste por los destructores de escolta, se apagaron las luces y callaron los cañones. Con arreglo a lo previsto, el destacamento de comandos debía haber actuado en ese momento contra las baterías y posiciones del Cabo. Pero sus bandas de desembarco habían partido tarde del transporte, se adentraron en un banco de niebla próximo a la costa y tuvieron que disminuir la marcha para mantener la formación, con lo que llegaron a la playa hacia las tres, dos horas después de lo previsto. Ya en tierra, los hombres se dirigieron al Cabo y ocuparon la estación de radio y un acuertelamiento, controlando los accesos a la batería y al fuerte. Este, sin embargo, no se rindió y se mantuvo hasta bien entrada la tarde a pesar del fuego naval y de los ataques aéreos.

Una vez fuera de la playa, el 3.er Batallón se dirigió hacia el Este a lo largo de la carretera de Argel. A diez kilómetros, en Fort de l'Eau, a mitad de camino de la Maison Carrée, fue detenido por la infantería francesa apoyada por tres carros. El 1.er Batallón, sin esperar a los cañones contracarro ni a los autopropulsados, se adentró en dirección al aeródromo de Maison Blanche. A las 06.15, poco antes de la salida del sol, había cubierto los quince kilómetros. Unos carros franceses hicieron unos disparos desde las proximidades del campo, pero se retiraron dejándolo libre. A las 08.30 se rendía la Maison Blanche.

Desgraciadamente, las transmisiones no eran buenas y en Gibraltar no se tenían noticias de todo ello. La hora prevista para la toma del aeródromo según el plan de operaciones era las 07.30. Ante la falta de noticias, el mariscal del Aire Welsh decidió arriesgarse a enviar a los cazas, aun cuando no llevaran combustible suficiente para regresar si las cosas no iban bien. La primera escuadrilla despegó a las 08.00 y aterrizó en Maison Blanche a las 10.00, seguida por otra dos horas después.

Si los desembarcos encontraron escasa resistencia, no sucedió lo mismo con el asalto naval al puerto. Tuvo lugar a la 01.30 y corrió a cargo de destructores británicos, el *Broke* y el *Malcolm*, que transportaban un grupo de desembarco del 3.er Batallón del 135 Regimiento de Infantería (34 División estadounidense). Todavía estaban encendidas las luces de Argel cuando se aproximaron a la costa, pero pronto quedó a oscuras la ciudad y los reflectores comenzaron a barrer la bahía. Los haces detectaron a los dos barcos y comenzó el bombardeo. Estos disparos eran los que se oían durante la tensa entrevista entre Darlan, Juin y Murphy en la Villa des Oliviers. Deslumbrado por la luz y los resplandores de la artillería, el *Broke* dio con la entrada; atravesó la barra a toda velocidad y, virando en el puerto, dejó al grupo de desembarco en el muelle más próximo. El grupo ocupó la central eléctrica y los depósitos de combustible, pero fue detenido por el fuego de ametralladora. Durante unos momentos se respiró tranquilidad. Algunos hombres se dirigieron a la base de hidroaviones y a las calles próximas. Los que abordaron los buques comprobaron que no se había intentado barrenar los barcos ni sabotear las instalaciones. Poco después de las ocho, un intenso bombardeo sacudió al *Broke* de un extremo a otro. Hacia las nueve y media, cuando llevaba más de cuatro horas en el puerto, la situación se hizo difícil y el buque tuvo que partir. Cuando ya salía del puerto fue tocado repetidas veces; se hundió al día siguiente.

Unos 250 del destacamento de desembarco habían quedado en tierra. Se mantuvieron en sus posiciones durante

casi toda la mañana, pero al fin la falta de municiones y la llegada de vehículos blindados y carros ligeros franceses hicieron insostenible su situación. A las doce y media hubieron de rendirse, pasando los dos días siguientes como prisioneros; los franceses, sin embargo, no hicieron nada por sabotear el puerto.

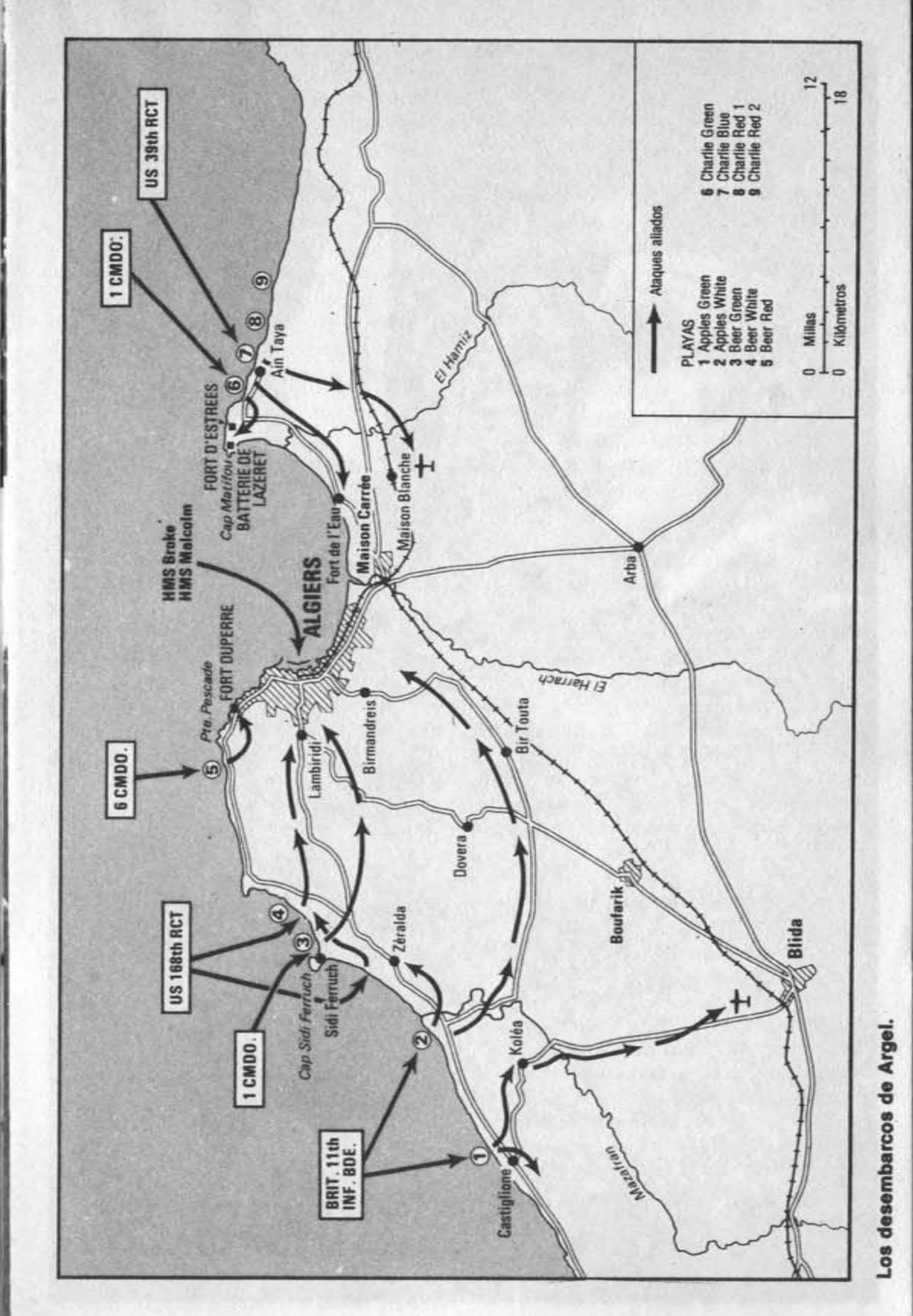
Los extraños acontecimientos del día se juzgan mejor a la luz de lo que estaba sucediendo en otro lugar. En la Villa des Oliviers, Juin actuaba con rapidez para afirmar su autoridad; pretendía evitar serios combates y concluir un acuerdo con los americanos lo antes posible. Para atraerse a las tropas utilizó la argucia de oponer una «resistencia aparente». Volviendo las tornas contra Murphy, procedió a su arresto en la Villa y puso en libertad a los generales Koeltz y Mendigal y al prefecto, dirigiéndose luego a su cuartel general de Fort l'Empereur. Desde aquí relevó a Mast de su cargo, dando el mando de la División de Argel al general Toubertie, al que ordenó mantener contacto «elástico y no agresivo» con las tropas americanas que actuaban en las alturas del Oeste de la ciudad y en los suburbios orientales. A Koelth le ordenó reunir un destacamento de tropas divisionarias en las afueras con la misma actitud «elástica y no agresiva».

Más tarde, en la misma mañana, Juin se dirigió a la ciudad con el banderín de mando desplegado en el coche para visitar al almirante Darlan, que se encontraba en el puesto de mando naval en el Hotel Saint - Georges. Entre tanto, el almirante había recibido un mensaje de Pétain en el que le expresaba su completa confianza en él: no se comprometía con él ni le ofrecía gran ayuda. Las informaciones procedentes de Marruecos y de Orán eran vagas y el contacto difícil. La confusión era grande al otro extremo de las líneas en ambos casos. Parecía que el ataque americano era en gran escala y de gran amplitud, alcanzando desde Safi hasta Argel.

Juin habla en sus interesantes *Memoires* de las dudas de Darlan, vacilante entre su responsabilidad ante Pétain y el sentimiento de que se encontraba en manos del destino. Juin le indicó que la postura de «resistencia aparente» no debía prolongarse mucho, pues si el contacto se prolongaba alguien tendría que hacer algo. Por fin, al caer la tarde, Darlan cedió a la petición de negociar un alto el fuego limitado a Argel y sus alrededores. «Sólo pedí eso», dice Juin, «en la idea de que un alto el fuego en Argel supondría el cese total de las hostilidades en el Norte de Africa, lo cual no sería cierto».

De regreso a su cuartel general, se acercó a visitar a Murphy en la Villa; le encontró muy preocupado y trató de convencerle de que las cosas se arreglarían. Cuando llegó a su puesto de mando anuló las órdenes de contraataque sobre una unidad americana que se encontraba en la carretera del Fort. Al parecer las primeras columnas americanas en las alturas que dominan Argel desde el Oeste se produjo una ligera y esporádica resistencia. Juin dio la orden de alto el fuego, que fue transmitida por corneta de un puesto a otro. Después volvió a la Villa para pedir a Murhpy que se entrevistara con el jefe de la división americana y le ofreciera el alto el fuego. Pero Murphy ya no estaba. Preocupado por el curso de los acontecimientos y temiendo que las cosas empeorasen, se había «infiltrado valerosamente entre las líneas solicitando de sus compatriotas que no dispararan». Logró encontrar al general Ryder, al que condujo al anochecer al Fort l'Empereur. Juin y Ryder llegaron al acuerdo de que las tropas francesas conservarían el armamento y la munición y regresarían a sus cuarteles, donde esperarían hasta recibir nuevas órdenes.

Al concluir el día - D, las cosas parecían ir mejor. Argel había capitulado. Pero los bombarderos alemanes comenzaron al anochecer sus ataques, dañan-



Los desembarcos de Argel.



Darlan y Giraud, al fin reconciliados.

do gravemente a un destructor y un barco de transporte americanos. Con todo, el puerto seguía abierto. Por la noche, la fuerte marea y el intenso viento inutilizaron las playas. El buque insignia de la Agrupación de Fuerzas, el *HMS Bulolo,* entró en puerto a la mañana siguiente y toda la flota se refugió en la bahía. Con el almirante Darlan en Argel era muy probable lograr un rápido alto el fuego general antes de que los alemanes reaccionaran en Túnez.

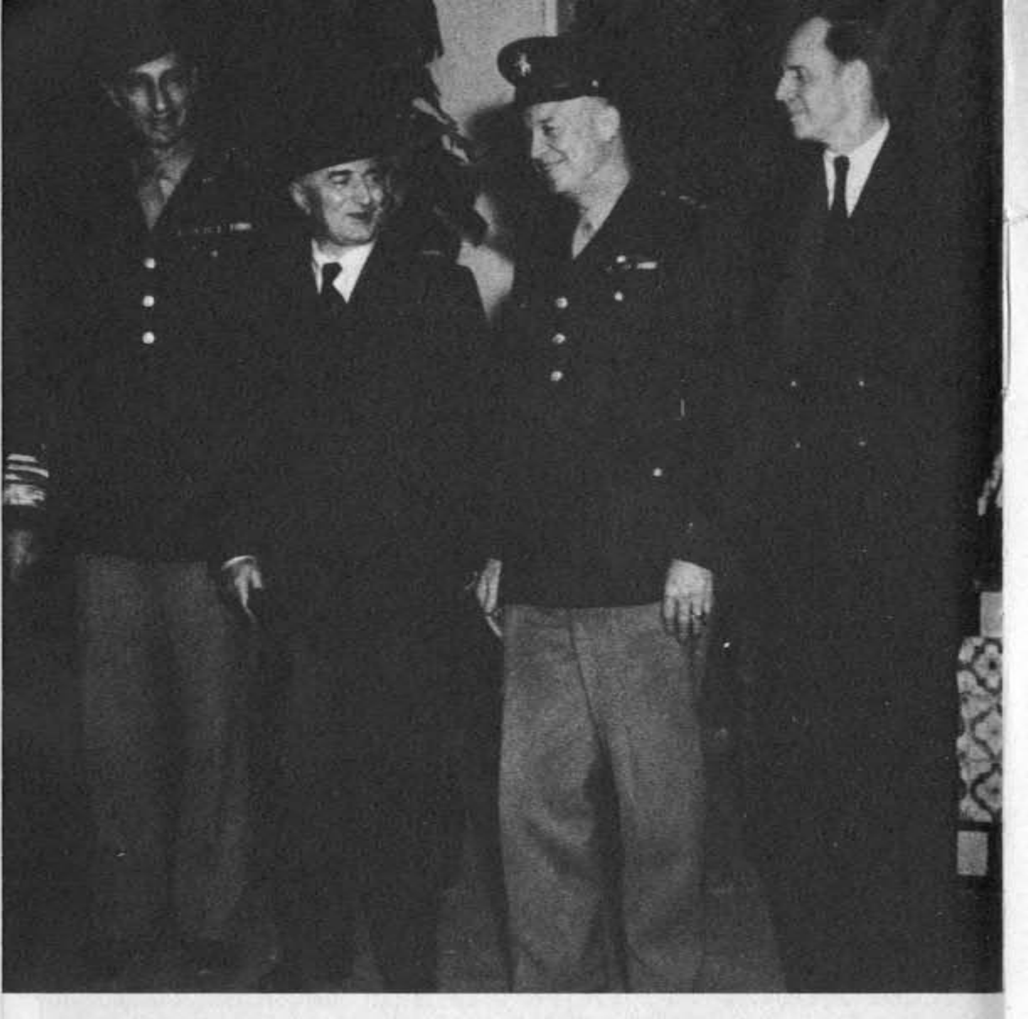
Pero las cosas discurrieron por cauces muy distintos. El propio Darlan, aunque cedió a la fuerza en Argel, desconocía el alcance e intensidad de la operación aliada. Según los informes, había duros combates en Marruecos y Orán. Las fuerzas francesas parecían resistir con éxito. El almirante se veía sometido a la creciente presión de Vichy y su propia carrera mostraba indecisiones y componendas. Odiaba a los ingleses y a su manera amaba a Francia.

En la mañana del día - D, el mariscal Pétain había recibido un mensaje del presidente Roosevelt de manos del encargado de negocios americano. El mariscal lo rechazó, quedando rotas las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos. En un principio los alemanes trataron de obtener la colaboración directa de Vichy y presionaron para que se les permitiera utilizar los aeródromos de Túnez y Constantina. Laval dio largas al asunto. A medianoche, se le presentó un ultimátum para que concediera la autorización en el plazo de una hora y se le indicó que debía visitar a Hitler en Munich al día siguiente. Esa misma noche, el gobierno de Vichy recibió otro parte de Darlan señalando que había aceptado un alto el fuego únicamente para Argel y que por la mañana recibiría a un general americano para ver la posibilidad de hacerlo extensivo a toda Argelia y Túnez. Pétain y Laval cedieron a las demandas alemanas. El día 9 por la mañana cuarenta aviones alemanes aterrizaron en El Aouina, junto a Túnez.

Todo ello produjo un lamentable efecto en Darlan. Juin presionaba para obtener nuevas negociaciones y concesiones; quería que aquél hiciera extensivo el armisticio a los restantes desembarcos americanos. En este punto se tropezaba con otra dificultad. Murphy dijo que carecía de poderes para tratar de ello. Había que esperar a la llegada del general Mark Clark. El propio Murphy estaba desconcertado, porque no sabía si los aliados desearían negociar con Darlan. De hecho, habían decidido hacerlo con Giraud, que estaba a punto de llegar con Clark y que debía convertirse en el salvador del Norte del Africa francesa.

Pero el salvador resultaría ser un elemento difícil. Cuando en la víspera del día - D llegó al cuartel general de Eisenhower en Gibraltar, lo hizo con la idea de que inmediatamente se le nombraría comandante en jefe de toda la Operación aliada y con la pretensión de que se desembarcara también en el Sur de Francia. Se le concedió únicamente el mando de las fuerzas francesas bajo la autoridad del comandante en jefe aliado, hecho que consideró incompatible con su propio honor y con el de su país. Tras largas horas de discusiones se negó a cooperar, haciéndolo sólo en el curso de la mañana del día - D.

El 9 de noviembre por la tarde, Clark y él llegaron a Argel en aviones distintos. Darlan se negó a recibirle. Nadie quiso hablar con él; hasta ese momento, su nombre no decía nada. Los aliados no habían calculado bien; la situación no favorecía la cooperación. «Los americanos habían creído ingenuamente» que todos depondrían las armas a su llegada, ha escrito Juin, «confiando en la leyenda que rodeaba al glorioso veterano del Ejército de Africa desde su huída de



Mark Clark, Darlan, Eisenhower y Murphy durante las primeras conversaciones de paz.

la fortaleza de Königstein e infravalorando la cohesión del Ejército de Africa al imaginar que Giraud, un general sin mando, sería bien recibido, como si se tratara de Napoleón a su regreso de la isla de Elba».

Esa misma tarde, Clark y Murphy se entrevistaron con Darlan y Juin, entregándoles una nota con las condiciones del armisticio. Clark quedó en volver a verlos a la mañana siguiente. El día acababa así sin progresos apreciables en el camino de la negociación y combatiéndose en Marruecos y Orán. Por la noche, Juin mantuvo una larga entrevista con Giraud, llegando a la conclusión de que la única salida posible era conseguir algo de Darlan.

El día siguiente, a las nueve, comenzaron las conversaciones. El clima era tenso. Por parte francesa se expresó indignación ante los informes de que los oficiales americanos amenazaban a las unidades de los cuarteles con represalias, cosa que Murphy prometió evitar. Por parte americana había impaciencia y desconfianza. Darlan dijo que aceptaba el armisticio propuesto, pero que no estaba dispuesto a dar la orden de alto el fuego sin comunicarlo a Pétain y recibir su aprobación. Como es natural, Clark se negó a reconocer ninguna autoridad a Pétain, que había roto las relaciones con el gobierno americano. Se entró así en un círculo cerrado. Clark se irritaba más cada vez con la resistencia y golpeaba la mesa con gran insistencia.

Luego daría claras muestras de su frustración y enojo en su diario. Sólo vio dificultades y falta de lealtad. La insistencia de los franceses en el honor, en la fidelidad al mando y en la sumisión al mariscal, no le parecían más que evasivas. Y en parte lo eran. Darlan quería ganar tiempo. Clark no había captado aún la mentalidad de los franceses ni había demostrado fuerza suficiente sobre el terreno para convencerles. Había subestimado a Juin, que no hacía más que maniobrar con los aliados en presencia de su superior jerárquico, en el convencimiento de que sólo podría contar con el control de las tropas disponiendo de mayor apoyo, es decir, el de Darlan.

En lo más arduo de la violenta discusión, Juin pidió a los americanos un descanso para poder hablar con el almirante y sus colaboradores. Con Clark, Murphy y los suyos fuera de la sala, el pequeño general solicitó con vehemencia de Darlan la firma del alto el fuego antes de ponerlo en conocimiento de Vichy, juzgando que toda comunicación que proviniera de allí llevaría el sello alemán. No había tiempo que perder y sólo contaban dos cosas en el Norte de Africa: el prestigio de Darlan, que podía hablar en nombre del mariscal, y el Ejército de Africa, que estaba dividido y necesitaba ser unido y cohesionado lo antes posible. Había que ver la realidad en toda su crudeza. El apoyo anglo - americano estaba allí y era vital mirar al auténtico objetivo: Túnez. El honor del Ejército francés exigía su unión para oponerse a los alemanes, que ya empezaban a llegar. En presencia de los miembros de su Estado Mayor, Darlan aceptó al fin y redactó una orden para el cese de las hostilidades con las fuerzas americanas, que fue trasmitida al mediodía a Orán, Marruecos y a las fuerzas de Argelia y Túnez. Juin añadió al documento un postcriptum a los mandos de Túnez recordándoles que la oposición a las «demás fuerzas» permanecía en vigor.

Cuando se recibió la comunicación, Orán ya se había rendido. A Casablanca llegó con el tiempo justo para evitar el decisivo bombardeo y ataque a la ciudad.

Hasta ahí todo fue bien; pero esa misma tarde Darlan recibió una comunicación de Pétain rechazando su decisión y nombrando a Noguées representante suyo en el Norte de Africa. Darlan indicó, pues, a Clark que carecía de autoridad, y se puso en sus manos como prisionero. Afortunadamente, el alto el fuego había entrado ya en vigor en Marruecos y Argelia. Quedaba sólo el problema de Túnez.

Al día siguiente las cosas se aclararon un poco ante los informes de que los alemanes habían invadido la zona no ocupada de Francia. Pero el honor y el fantasma de Pétain seguían presentes. Juin indicó a Darlan que la invasión alemana le relevaba de toda responsabilidad ante Vichy, que se encontraba ahora bajo las órdenes alemanas. Darlan se mantuvo en su opinión de que no se podía hacer nada hasta la llegada de Marruecos de Nogués, a quien Pétain había transferido el poder.

Juin no cejó en su empeño. Clark, por su parte, seguía golpeando la mesa, amenazando con detener a todos. Por fin, Darlan y Giraud se entrevistaron y convinieron en esperar a la llegada de Nogués para poder hacer algo. Entre tanto, los alemanes transportaban fuerzas a Túnez, mientras Darlan perdía el control sobre el general residente y el



El almirante de Laborde, comandante en jefe de la Flota francesa en Tolón.

comandante en jefe de Túnez, ambos almirantes.

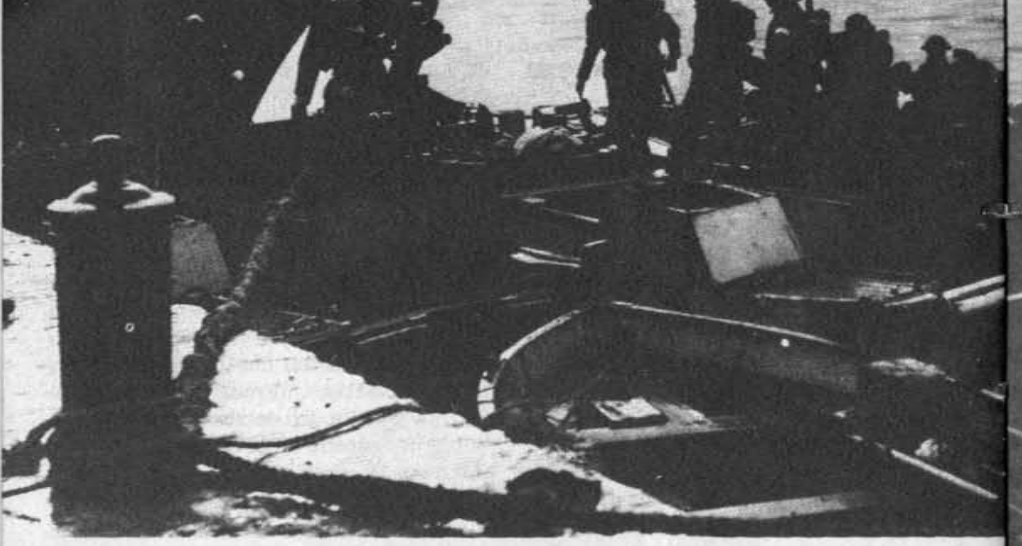
Y así llegó el final del cuarto día; aunque se había decretado el alto el fuego, las fuerzas francesas permanecían oficialmente neutrales sin que se hubiera dado ninguna orden de cooperar con los aliados. Por ello presionaba Juin. Le preocupaba la situación de Túnez, donde el jefe militar, general Barre, partidario de los aliados, se encontraba ante órdenes contradictorias. Por la tarde, Juin consiguió al fin que Darlan actuara y enviará órdenes a todas las Fuerzas Armadas bajo su mando en Argelia para que se opusieran a la intervención del Eje y, en particular, impidieran los desembarcos de las fuerzas aéreas enemigas colaborando desde un principio con las tropas americanas. La primera reacción de los jefes de la división y de las fuerzas aéreas de Argelia fue negarse a obedecer hasta que Nogués diera la orden. Se produjo entonces una violenta discusión con Clark, quien acusó a Juin de traidor. Sólo al siguiente día se superaron los escrúpulos de los generales Koeltz y Mendigal.

Nogués no llegó hasta el 12 de noviembre por la tarde. Todavía había que discutir mucho; aunque personalmente era partidario de la cooperación, no estaba convencido de la cadena de mando. Hubo que persuadirle incluso para que hablara con Giraud. Por fin, el día 13, Clark consiguió que llegaran a un acuerdo: Darlan sería alto comisario y comandante naval, Giraud sería comandante en jefe de las Fuerzas de Tierra y Aire; Juin mandaría en el sector oriental (Argelia y Túnez); Nogués sería general residente del Marruecos francés y jefe del sector occidental; por último, los franceses apoyarían inmediatamente a los aliados en la liberación de Túnez y luego de la Francia metropolitana, lo cual hicieron a pesar de sus escasos recursos.

El acuerdo parecía acertado para los que lo realizaron; era el único medio de atraerse a los franceses y de crear las condiciones para la derrota del Eje en el Norte de Africa. Pero para el resto del mundo, el mundo que estaba fuera de la dominación del Eje, se trataba de una pura traición. Los jefes de las fuerzas enviadas para luchar contra las potencias fascistas habían llegado a un acuerdo con un traidor, un colaboracionista que había cooperado en la caída de Francia, un cripto - fascista empedernido que personificaba todo aquello contra lo que luchaban los países aliados. Se desencadenó una violenta tempestad política tanto en Inglaterra como en los EE. UU. En una sesión secreta del parlamento se atacó a Churchill desde todos los lados. La reacción era comprensible, incluso admirable. Pero tanto Churchill como Roosevelt apoyaron a Eisenhower en la crisis. Es difícil saber qué habría sucedido si durante algunas semanas bajo el régimen prolongado de Darlan se hubiera perseguido y encarcelado a los franceses leales que ayudaban a los aliados.

En el curso de las largas negociaciones se llegó al dificilísimo punto de la flota francesa. Desde un principio, Clark y Juin presionaban sobre Darlan para que diera orden a las unidades de Tolón de partir para el Norte de Africa. Aquí es donde se encontró Darlan en el mayor aprieto. Envió al almirante Laborde una petición, no una orden, pero Laborde odiaba a los ingleses más profundamente que los demás jefes navales franceses. Durante los dos días siguientes envió nuevos mensajes, nunca una orden tajante.

Es muy probable que, de haberlo hecho, Laborde habría obedecido. En todo caso, no habría salido, basándose en que los alemanes, según su propia declaración, dejarían la flota incólume. Por un tiempo lo hicieron; pero a finales





Tropas británicas desembarcan en Bujía para asegurar el aeródromo y proteger el avance a Túnez.





de noviembre ocuparon Tolón y el 27 trataron de apoderarse de los buques. Ya era tarde para partir. La Marina francesa hundió, pues, sus propios barcos en el puerto: un acorazado, dos cruceros de combate, 4 cruceros pesados y dos ligeros, 24 destructores y 16 submarinos.

La prolongación de las discusiones con los franceses no había detenido las

Carro de la «Hartforce» avanzando en Tabourka.

operaciones. Tras la rendición de Argel, se aceleró el desembarque de las tropas y del material. El teniente Kenneth Anderson desembarcó en la tarde del 9 de noviembre, poniéndose al frente de la Agrupación de Fuerzas Oriental, que ahora se constituía en Primer Ejército. El 10 de noviembre salió con dirección a Bujía la 36 Brigada de Infantería. Se ocuparon los aeródromos de Bujía, Djidjelli y Bône. El Estado Mayor del Primer Ejército se puso a trabajar para reunir y equipar las unidades para la larga marcha hacia Túnez, tarea dificultada

Uno de los doce carros alemanes destruidos durante el avance en Tabourka.

por el hecho de haber sido organizadas para el asalto. El 14 de noviembre llegaba el primer convoy de refuerzo organizado a Argel, con un regimiento acorazado de la 6.ª División Acorazada, una brigada de paracaidistas, y refuerzos y material para las dos brigadas de infantería ya desembarcadas. El 15 de noviembre, Anderson partía con dos columnas móviles, una de infantería a la izquierda y otra acorazada a la derecha.

Ambos grupos, «Hartforce» y «Bladeforce», progresaron con energía. El día 16 tuvieron lugar los primeros contactos con las unidades alemanas al Norte de Túnez. El 28, la «Bladeforce» y elementos de la 11 Brigada de Infantería llegaron a 25 kilómetros de la ciudad de Túnez. Pero la travesía de los alemanes a través del puente de Sicilia había sido mucho más rápida que la larga ruta de cientos de kilómetros de los aliados a través de Argelia. Estos estaban además escasos de aviones. Los ingleses, con ayuda de los franceses, crearon una línea defensiva al Norte de Túnez, con el punto más avanzado en Medjez el Bab, a cuarenta kilómetros, en línea recta, de Túnez. Hasta mayo siguiente, seis meses después, no cayó la ciudad en sus manos. Para entonces ya habían entrado en acción cinco divisiones de infantería, dos acorazadas y una aerotransportada estaounidenses, y nueve de infantería y tres acorazadas de la Commonwealth. Durante la campaña, los aliados habían equipado además dos divisiones de infantería, dos regimientos acorazados, tres batallones de cañones contracarro, tres de reconocimiento y 12 grupos antiaéreos del Ejército francés del Norte de Africa.Las pérdidas aliadas totales en la campaña de Túnez fueron: franceses, muertos 2.156, heridos 10.276, desaparecidos 7.007; americanos, muertos 2.715, heridos 8.978, desaparecidos 10.599; ingleses, muertos 6.233, heridos 21.528, desaparecidos 10.599. Prisioneros capturados del Eje: unos 250.000.

La Operación Torch no se desarrolló en su detalle tal como se había previsto. Muchas cosas fueron mal durante los desembarcos. Los aliados no lograron vencer al Eje en Túnez. Quizá pueda criticarse la decisión de no ir más al Este de Argel. Pero se suponía falta de visión de los estrategas. Las precauciones podían estar justificadas. El avance hacia Túnez se vio retrasado, en parte, por el hecho de haberse equipado a las tropas como si fueran a encontrar resistencia; a la luz de lo previsible, no podía hacerse de otra forma. No se calculó bien el estado de opinión francés en el Norte de Africa. Los franceses que apoyaban a los aliados no fueron objeto de la confianza que merecían; en consecuencia, fueron menos efectivos de lo que podrían haber sido.

En el caso de Casablanca, los esfuerzos de los proliados por ayudar contribuyeron indirectamente a reforzar la resistencia. En Argel, por el contrario, en las primeras horas proporcionaron una ayuda estimable. Cuando los americanos se dieron cuenta de que habían subestimado la influencia de la lealtad de Pétain, maniobraron rápidamente aprovechando la oportunidad de que Darlan estuviera presente para negociar, ruinmente en apariencia pero no cabe duda de que con eficacia.

Una vez salvados todos los escollos, estudiados los puntos mal calculados y conocida su picaresca, la Operación Torch se mantiene como un importante logro del pensamiento estratégico, de la habilidad política y de la acción combinada. Por primera vez se planeaba conjuntamente una operación por mandos y estados mayores de dos países con diferentes apreciaciones, distinta organización y diferentes experiencias militares. La envergadura de la operación era muy superior a la de todas las realizadas anteriormente. En un mismo plan participaban la Marina, el Ejército y la Aviación de dos países bajo un solo mando y sus unidades de asalto se dividían en dos formaciones a 6.000 kilómetros de distancia. Dichas formaciones recorrieron inmensas distancias en mares hostiles y desembarcaron en los lugares señalados con escasa diferencia del horario previsto.

Hubo fallos debido a la falta de instrucción y al estado de la mar o del tiempo. Algunas partes del plan resultaron excesivamente complejas. Podría criticarse la decisión de desembarcar en la costa de Marruecos; éste era el aspecto más arriesgado del plan. Sin embargo, entonces parecía esencial desde el punto de vista político. En todo caso, lo que permanece es que el planeamiento de la Operación Torch, aunque estabablecido en sus líneas esenciales en solo tres meses, atrevido en su concepción y meticuloso en sus detalles, resultó ser una obra magistral en su aplicación.



La cooperación aliada fue básica para el éxito de la Operación Torch: Marinos ingleses conduciendo tropas americanas a la playa.

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La batalla de Inglaterra, por Edward Bishop.
Kursk, por Geoffrey Jukes.
Golfo de Leyte, por Donald Macintyre.
Stalingrado, por Geoffrey Jukes.
Midway, por A. J. Barker.
Día-D, por R. W. Thompson.
Tarawa, por Henry I. Shaw.
La Defensa de Moscú, por Geoffry Jukes.
La Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Charles Whiting.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas, por Brian Ford.
Gestapo SS, por Roger Manvell.
Comando, por Peter Young.
Luftwaffe, por Alfred Price.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
Lanchas Rápidas, por Bryan Cooper.
La Flota de Alta Mar de Hitler ,por Richard Humble.
Paracaidistas en acción, por Charles Macdonald.
T-34, Blindado ruso, por Douglas Orgill.
Armas Secretas Aliadas, por Brian Ford.
Me-109, un caza incomparable, por Martin Gaidin.
La Legión Cóndor, por Peter Elstob.
El Caza Cohete, por William Green.
Warffen SS, los soldados del asfalto, por John Keegan.
División Panzer, "el puño acorazado", por Kenneth Macksey.

PERSONAJES Morado

Patton, por Charles Whiting.
Otto Skorzeny, por Charles Whiting.
Hitler, por Alan Wykes.
Tito, por Phyllis Auty.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por Kenneth Macksey.
Bombardeo de Europa, por Noble Frankland.
Incursiones Fuerzas de Choque del Desierto, por Arthur Swinson.
Barbarroja, Invasión de Rusia, por John Keegan.
Operación Torch, Invasión anglo-americana del Norte de Africa, por Vicent Jones.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manwell.

OTRAS OBRAS DE LA MISMA EDITORIAL

ENCICLOPEDIA EN COLOR

Cazas 1919-1939, por Kenneth Munson.

Bombardeos 1919-1939, por Kenneth Munson.

Cazas 1939-1945, por Kenneth Munson.

Bombardeos 1939-1945, por Kenneth Munson.

Cazas en servicio. Desde 1960, por Kenneth Munson.

Bombardeos en servicio. Desde 1960, por Kenneth Munson.

Uniformes militares de la guerra civil española, por Bueno J. M.

Uniformes militares de todo el mundo, por Kannik P.

Acorazados, por Martín López J.

FUERA DE COLECCION

Guerra en Irlanda, por Vicente Talón.

Los rusos en el Mediterráneo, por Vicente Talón.

La Aviación Legionaria. España 1936-39, por Vigna.

Buques de guerra española 1885-1971, por Aguilera y Elías.

El 5.º Regimiento de Milicias Populares, por Comin Colomer.

Subversión y Reversión en la España Actual, por Carlos I. Yuste.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

campañas libro nº 5

El destructor de cabeza entró en el puerto. Todo estaba tranquilo cuando, de repente, se abatió sobre él el fuego de las baterías de costa, de las ametralladoras en las escarpaduras y de los fusiles desde los muelles. Esta fue la respuesta al gran interrogante: los franceses sí combatirían.

